

Ўктам МАВЛОНОВ

Марказий Осиёнинг  
қадимги йўллари



**Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги  
Давлат ва жамият қурилиши академияси**

**Ўктам МАВЛОНОВ**

**МАРКАЗИЙ ОСИЁНИНГ ҚАДИМГИ  
ЙЎЛЛАРИ: ШАКЛЛАНИШИ ВА  
РИВОЖЛАНИШ БОСҚИЧЛАРИ**



**«Akademiya»  
Тошкент 2008**

**Масъул муҳаррир:** т.ф.д., проф. А.С.Сагдуллаев

**Тақризчилар:** т.ф.д., проф. Р.Х.Сулаймонов,  
т.ф.д. Г.А.Агзамова, т.ф.н. А.Яхшиев

**Мавлонов Ў.М.** Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. Монография. -Т.: Akademiya, 2008 й.

Монография Марказий Осиё минтақасидаги қадимги алоқа ва савдо йўлларининг шаклланиши ҳамда ривожланиш босқичларига хос хусусиятларни очиб беришга бағишланган. Ички ва транзит аҳамиятга эга карвон йўлларининг асосий ва ёрдамчи тармоқлари, бу йўллар бўйида жойлашган шаҳарлар, кўрғонлар, йўлбўйи иншоотлари ва уларнинг қадимги иқтисодий-маданий алоқаларда тутган ўрни, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва хизмат кўрсатиш масалалари тарихий мисоллар ёрдамида баён этилган. Китобда Амударё ва Сирдарёда кемачилик ривож масаласи ва умуман сув йўлларининг минтақа алоқа-коммуникация тизимида тутган ўрни кўриб чиқилганлиги ҳам аҳамиятлидир. Унда Ўрта Осиё маданияти ва маданий алоқалари тарихи, тарихий географиясига оид қўплаб муҳим маълумотлар келтирилган. Ушбу монография тарихчилар, талабалар ва бошқа ижтимоий соҳа мутахассисларига ҳамда кенг китобхонларга мўлжалланган.



ISBN 978-9943-300-45-3

© «Akademiya» нашриёти. Тошкент 2008 й.

**Ушбу китобимни падари бузрукворим, биринчи устозим Махмасобир домла Мавлоновнинг ёрқин хоти-расига бағишлайман** <sup>С</sup>

## **КИРИШ**

Сўнги йилларда Марказий Осиё ва қўшни ҳудудларда олиб борилган тарихий-археологик тадқиқотлар бу минтақа Қадимги Шарқ цивилизациясининг шаклланиши ва ривожланишида ўзига хос ўрин тутганлигини кўрсатувчи қўплаб ашёвий далилларни юзага чиқарди. Уларга асосланиб, биз “Марказий Осиё цивилизацияси”, “Ўрта Осиё цивилизацияси” “Турон” ёки “Туркистон цивилизацияси” каби тарихий тушунчалардан илмий тадқиқотларда кенг фойдалана бошладик<sup>1</sup>. Президентимиз таъкидлаб ўтганларидек, ҳозирги Ўзбекистон ҳудудининг улкан Евроосиё минтақаси марказида, муҳим транзит йўллари кесишган чорраҳада жойлашганлиги тарихан белгиланган бўлиб (Каримов И.А., 1994, 60-бет), бу ватанимизни кишилиқ тарихининг илк босқичларидаёқ Шарқ ва Ғарб дунёси ўзаро мулоқотга киришадиган жой сифатидаги аҳамиятини белгилаб берди. Шу туфайли ҳам тарих фанининг ҳозирги тараққиёт босқичида ватанимиз тарихини жаҳон цивилизациясининг муҳим таркибий қисми сифатида ўрганиш долзарб вазифа сифатида кун тартибига қўйилмоқда (Алимова Д.А., 1998, 13-бет, 2006).

<sup>1</sup> Қадимда Турон, Туркистон номаири билан аталиб келинган минтақамизга нисбатан “Ўрта Осиё” атамаси, асосан, XIX асрдан бошлаб Россия шарқшунос ва географлари томонидан қўлланила бошланган. Бу атама XX аср давомида, асосан, собиқ иттифоқ таркибига кирган республикаларга (Ўзбекистон, Туркменистон, Тожикистон, Қирғизистон ва қисман Қозоғистон) нисбатан ишлатилиб келинди. Европа ва умуман Ғарб олимлари томонидан аса анча кенг географик ҳудудларни (ҳозирги Покистон, Афғонистон, Туркменистон, Ўзбекистон, Қозоғистон, Қирғизистон, Тожикистон, Хитойнинг шимолий қисмини ўз ичига олган Шарқий Туркистон, Мўғулистон) қамраб олувчи ерларга нисбатан “Марказий Осиё минтақаси” термини қўлланилади. Ишмиизда бу икки терминнинг географик хусусиятларини ҳисобга олган ҳолда қўллашга ҳаракат қилинади. Хусусан, транзит алоқа йўллари масалалари кўриб чиқилганда анча кенг географик ҳудудни қамраб олувчи “Марказий Осиё” терминига, ички алоқа-савдо йўлларини кўриб чиқишда “Ўрта Осиё” атамасига мурожаат қилинади.

Ўрта Осиё цивилизациясининг шаклланиши ва босқичма-босқич ривожланиб боришида минтақавий ва трансминтақавий иқтисодий-маданий алоқалар тизими фаолияти етакчи ўрин эгаллайди. Минтақамизда қадимги алоқасавдо йўлларининг шаклланиши ва ривожланиши мураккаб тарихий жараён бўлиб, у иқтисодий хўжалик турларининг пайдо бўлиши, тарқалиши ва эволюцияси, қадимги аҳоли миграцияси ва этногенез жараёнлари, урбанизация ва шаҳарсозлик маданияти ривожини, ўзаро маҳсулот алмашуви, савдо-сотикнинг вужудга келиши ва ривожланиши, илк улов ва транспорт воситаларидан фойдаланишга ўтилиши, унинг аҳамияти ҳамда қатор ижтимоий-сиёсий, иқтисодий, маданий жараёнлар билан боғлиқ ҳолда кечди. Бу жараёнларни илмий ўрганиш ва таҳлил қилиш Ўрта Осиё тарихининг кўпгина муҳим ҳодисаларига баҳо беришда, турли тарихий даврлардаги ижтимоий-иқтисодий ва маданий ҳаётдаги анъаналарни аниқлаштиришда катта ўрин тутди.

Асрлар мобайнида халқаро савдо ва алоқа йўллари чорраҳасида жойлашган, “хунармандчиликда, деҳқончиликда ва савдо-сотикда қадим анъаналарга эга бўлган” мамлакатимиз (Каримов И.А., 1993, с. 8) ва умуман Ўрта Осиё минтақасида XX-XXI аср бошларида олиб борилган тарихий-археологик тадқиқотлар бу ҳудуддаги қадимги маконлар ва маданиятлар ўртасидаги ўзаро алоқалардан далолат берувчи, қадимги тош давридаёқ илк алоқалар учун хизмат қилган йўллар шаклланиши бошлаганлигини кўрсатувчи кўплаб ашёвий далилларни юзага чиқарди. Бу моддий манбалар Ўрта Осиё халқлари илк ёзма манбалар — «Авесто», аҳамоний шоҳларнинг қойтош битиклари, қадимги Юнон, Рим, Хитой тарихчи ва географларининг асарларида тилга олинишдан анча илгарироқ ривожланган маданият барпо этганликларини кўрсатиб берди. Бу маълумотлар аждодларимиз яратган қадимий маданиятнинг тарихий илдизлари ва асосларини аниқлаштириш, ички ва ташқи алоқалар йўналишларини ўрганишни за-

монавий ўзбек тарихшунослиги олдида турган муҳим ва-  
лифалардан бири сифатида қарашга мажбур этмоқда.

Марказий Осиё ва Қадимги Шарқ мамлакатларининг  
иқтисодий-маданий алоқаларида муҳим ўрин тутган алоқа-  
савдо йўллари илмий адабиётларда турли рамзий номлар  
билан аталиб келинаётганлигини кўрамиз. Улар ичида халқ-  
қаро алоқаларда муҳим ўрин тутган маҳсулотлар номи  
билан аталувчи йўллар (Ложувард йўли, Олтин йўли,  
Ипак йўли, Нефрит йўли), тарихий шахс фаолияти (Шоҳ  
йўли) ёки географик ҳудуд номи ва хусусияти (Дашт йўли,  
Бадахшон йўли, Самарқанд йўли, Кавказ йўли ва бошқа-  
лар) билан боғлиқ номларни кўришимиз мумкин. Аҳамия-  
тига кўра трансминтақавий, минтакалараро ва маҳаллий  
йўлларга бўлинадиган ушбу коммуникация тизими фао-  
лиятини ўрганиш бўйича бир қатор ишлар олиб борилган.

XX асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб минтақанинг  
қадимги давр ва ўрта асрлардаги алоқа-савдо йўллари  
тармоқлари, йўл бўйи иншоотларини илмий ўрганиш  
бўйича минтақа тарихчи олимлари томонидан олиб борил-  
ган тадқиқотларнинг аҳамияти, айниқса, катта бўлди (Мас-  
сон М.Е., 1935; 1966; Байпаков К.М., 1991, 1998; Массон  
В.М., 1990; Ртвеладзе Э.В., 1999; 2005; Буряков Ю.Ф.,  
1972; 1978; 1990а; 1990в; 1997; 2000; 2004; Буряков Ю.Ф.,  
Грицина А.А., 2006; Сагдуллаев А.С., 1978; 1981; 1990;  
2000; Сулейманов Р.Х., 2000; Ширинов Т., 1990; 2000;  
Хўжаев А., 2007; Грицина А.А., 1990; 1992; 2000; Агзамо-  
ва Г.А., 1990; 1991; 1992; 1996; 2000; 2003; 2005 ва бошқа-  
лар). Бу масаланинг айрим жиҳатлари бўйича европалик  
олимлар томонидан ҳам XIX асрдан бошлаб илмий тад-  
қиқотлар олиб борилгани маълум<sup>2</sup>. Биз ўрганиб чиққан ма-  
салага оид илмий маълумотлар минтақамизнинг турли ша-  
ҳарларида бўлиб ўтган халқаро миқёсдаги илмий анжу-  
манларда, Ўзбекистонда ўтказилган Республика илмий ан-  
жуманлари ва илмий тўпламлар ҳамда илмий журнал-

<sup>2</sup> Бу масаланинг хориж тарихшунослигида ўрганилиш даражаси ва нагажалари О.П. Кобзева  
тадқиқотларида кенг кўриб чиқилган (Бу ҳақда қаранг: Кобзева О.П., 2001; 2005; 2006).

лардаги кўплаб мақолаларда ўз аксини топган. Бу ишлар минтақадаги қадимги йўллар тармоқлари ва уларнинг эволюцияси масалалари ёритилгани билан катта илмий аҳамият касб этади.

Олиб борилган тадқиқотларда асосий эътибор Буюк ипак йўли тарихини ўрганишга қаратиб келинмоқда. Бу жиҳатдан минтақамиз ҳудудининг асрлар мобайнида Буюк ипак йўли бўйидаги марказий ҳалқа, Шарқ ва Ғарб цивилизациялари учрашадиган, ҳамкорлик қиладиган жой сифатида машҳур бўлгани катта аҳамиятга эга. Президентимиз таъкидлаб ўтганидек, Буюк ипак йўли “2000 йилдан ортиқроқ вақт мобайнида Шарқ билан Ғарбни савдо-иқтисодий ришталар билан боғлади. Мазкур минтақада яшовчи халқларнинг маданий-маънавий алоқаларини мустаҳкамлади” (Каримов И.А., 1999в. 175-бет). Шу сабабли ҳам Ипак йўлини тиклаш ҳаётий заруратга айланди. Сўнги йилларда Ўзбекистонни Хитой, Эрон ва Кавказorti орқали Қора денгиз портлари, Афғонистон орқали Хинд океани портлари билан боғлайдиган замонавий йўлларни барпо этиш учун катта ишлар амалга оширилмоқда. Буларни амалга оширишда қадимги йўллар йўналишларини аниқлаштириш, тўпланган тажрибалардан фойдаланиш амалий аҳамиятга эга. Шу туфайли ҳам Ўрта Осиё, шу жумладан, Ўзбекистон ҳудудидаги қадимги алоқа-савдо йўлларининг шаклланиши ва ривожланиши босқичларини ўрганиш замонавий ўзбек тарихшунослигидаги долзарб муаммолардан бирига айланди. Зеро, бугунги кунда Ўзбекистоннинг дунёдаги кўплаб мамлакатлар билан амалга ошираётган иқтисодий-маданий алоқалари ривожини кўп жиҳатдан бу алоқаларнинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги тарихий анъаналари, йўналишлари, хусусиятлари, характерли белгиларини ўрганишга ҳам боғлиқдир.

Тарих фани Ўзбекистонда шиддат билан ривожланиб бораётган, мамлакатимизнинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалари тарихига оид янги-янги маълумотлар қўлга киритилаётган ҳозирги даврда бу маълумотларни

илмий таҳлил қилиш, бугунги кунимиз учун аҳамиятли хулосалар ишлаб чиқиш долзарб вазифалардан биридир. Ушбу тадқиқотимиз бу катта вазифани амалга оширишга кичкина ҳисса бўлиб қўшилиб, Ўзбекистонда ижтимоий фанлар соҳасида қўлга киритилаётган ютуқларни курсатувчи салмоқли натижа бўлади деб умид қиламиз.

Ушбу монографик тадқиқотни яратишда ўз илмий маслаҳати билан катта ёрдам берган проф. А.Сағдуллаев, тақризчилар — проф. Р.Х.Сулайманов, т.ф.д. Г.А.Агзамова ва т.ф.н. А.Яхшиев, мавзу учун манбалар тўплашда ёрдам берган тарихчи олимлар Ш.Пидаев, Б.Аминов, Н.Полвонов, Б.Эшов, М.Хотамова, хорижий манбалар таржимасида ёрдам берган М.Хасанова ҳамда жойлардаги информаторларга чуқур миннатдорчилик билдираман.



# **I БОБ. ИЛК АЛОҚА ЙЎЛЛАРИ: ШАКЛЛАНИШИ ВА РИВОЖЛАНИШ АСОСЛАРИ**

## **1.1. Алоқа йўллари шаклланишининг илк босқичлари. Табиий муҳит ва хўжалик эҳтиёжларининг алоқа йўллари шаклланишидаги аҳамияти**

Алоқа йўллариининг барча тирик жонзотлар ҳаётида катта ўрин тутиши<sup>3</sup>, илк алоқа йўллариининг шаклланиши антропогенез жараёнининг илк босқичларидаёқ бошланганлигини кўрсатади. Бу жараён ибтидоий кишиларнинг турмуш тарзи ва хўжалиги, улар ўзлаштирган ҳудуднинг географик ўрни, табиий шароити, ҳайвонот ва ўсимликлар дунёси, хом ашё манбалари ва бошқаларга чамбарчас боғлиқ тарзда кечган. Тадқиқотимиз олдига қўйилган мақсад ва вазифалардан келиб чиққан ҳолда илк алоқа йўллариининг шаклланишини сўнгги палеолит давридан<sup>4</sup> бошлаб табиий-географик муҳит ва хўжалик эҳтиёжларига боғлиқ ҳолда кўриб чиқамиз.

Сўнгги палеолит даври бир неча миллион йиллар давом этган антропогенез жараёни<sup>5</sup> якунига етиб, замонавий одамлар ва уларнинг илк уюшмалари — уруғ жамоаларининг пайдо бўлиши билан бошланди. Ернинг геологик таснифи бўйича тўртламчи даврга тўғри келувчи бу даврда ер шарининг шимолий қисмини қалин музликлар қоплаган, доимий музликлар Ўрта Осиёнинг фақат баланд тоғларидагина мавжуд бўлиб, паст тоғларида ва текисликларида совуқ ва нам иқлим ҳукмрон эди (Қасымов М.Р.,

<sup>3</sup> Бу ерда турли табиий муҳитда яшашга мослашган ҳайвонлар ва қушларнинг мавсумий миграция йўналишлари назарда тутилган.

<sup>4</sup> Илк ва ўрта палеолит даврида антропогенез жараёни ҳали тугалланмаган ва замонавий кишилар шаклланмагани боис, бу даврни тадқиқотимиз доирасидан четда қолдирдик.

<sup>5</sup> Сўнгги йилларда Ўрта Осиё ҳудуди ҳам антропогенез жараёни фаол кечган ҳудуд сифатида қаралмоқда. (Бу ҳақда қarang: Крахмаль К.К., 2003, с. 3-11; Исламов У.Н., Крахмаль К.К., Эргашев Ш.Э., 2004, с. 72-74).

1972, с. 10-11). Бу табиий шароит илк алоқа йўллари пайдо бўлишига ҳам ўз таъсирини кўрсатди. Ўрта Осиё ҳудудидаги тош даврига мансуб маконлар ва хом ашё конларининг жойлашиши қадимги одамлар ўзларининг турмуш тарзи ва хўжалик эҳтиёжлари билан боғлиқ ҳолда озиқ-овқат ва сув манбаларига яқин жойларни (тоғлар, тоғ олди адирликлари, дарё водийлари, воҳа ва даштлар чегаралари) эгаллашга катта эътибор қаратганликларини кўрсатмоқда. Минтақанинг қадимги қабилалари ўзларининг таъсир доирасидаги ҳудудларининг хўжалик имкониятларидан, яъни озиқ-овқат ва сув манбалари, ов қилинадиган ҳайвонлар ва истеъмолга яроқли мевалар ҳамда ўсимликлардан, меҳнат ва ов қуроллари ясаш учун фойдаланиладиган тош конларидан узлуксиз фойдаланиб, нисбатан ўтроқ ҳаёт кечириб келганлар. Бу жараён қадимги маконларни ов қилинадиган ҳудудлар ва хом ашё манбалари билан боғловчи йўлларнинг маҳаллий аҳамиятга эга нисбатан барқарор йўналишлари шаклланишига олиб келган муҳим сабаблардан бири эди.

Илк алоқа йўллари шаклланишида муҳим ўрин тутган табиий-географик ва иқтисодий-ижтимоий омилларни таҳлил этиб, қуйидагиларни алоҳида қайд қилиб ўтиш лозим:

— ибтидоий маконларни озиқ-овқат ва хом ашё захиралари мавжуд ҳудудлар билан боғлашга бўлган табиий эҳтиёж;

— турли минтақалардаги табиий шароит, флора ва фаунанинг турли-туманлиги ўзаро маҳсулот айирбошлашни тақозо этиши;

— аҳолининг бир ҳудуддан иккинчисига кўчиши, яъни миграция жараёнлари.

Дастлаб илк алоқа йўллари шаклланишида муҳим аҳамиятга эга бўлган омилни — ибтидоий маконларни озиқ-овқат ва хом ашё захиралари мавжуд ҳудудлар билан боғловчи йўлларнинг шаклланиши масаласини кўриб чиқамиз. Ибтидоий маконларни ов қилинадиган ҳайвонлар, истеъмолга яроқли термачилик маҳсулотлари ва сув захиралари мавжуд жойлар билан боғловчи йўллар тор

махаллий аҳамиятга эга бўлиб, улар илк алоқа йўллари тизимида даврий жиҳатдан энг қадимийси ҳисобланади. Бу йўлларга ибтидоий овчилик ва термачилик билан шуғулланган аждодларимиз қадимги тош давридаёқ асос солганлар. Маълум ҳудуддаги аҳоли нуфусининг кўпайиб бориши табиий равишда ов ва бошқа озиқ-овқат маҳсулотлари, хом ашё захиралари мавжуд янги жойларни ўзлаштириш ва унга мос равишда мавжуд алоқа йўллари тармоқларининг кенгайишига олиб келган. Ов қилинадиган ҳайвонларнинг турли табиий сабаблар туфайли ёки мавсумга қараб бир ҳудуддан бошқасига кўчиши қадимги овчилар гуруҳларининг улар изидан бориб янги ҳудудларни ўзлаштира боришига олиб келди. Шу тариқа, овчиликнинг ривожланиши ҳам илк алоқа йўллари ривожига катта таъсир кўрсатди.

Қадимги маконларни меҳнат қуроллари ясаладиган турли тошлар ва бошқа хом ашё захиралари (масалан, ёғоч маҳсулотлари) мавжуд жойлар билан боғловчи йўллар ҳам илк алоқа йўллари тизимида катта ўрин тутган<sup>6</sup>. Мустаҳкам, аммо осон ишлов бериладиган, турли шакл ва ҳажмдаги меҳнат қуроллари ясаш учун қулай тош турларига (оҳактош, октош, чақмоқтош, қайроқтош ва бошқалар) эҳтиёж ибтидоий кончиликка асос солиб, ибтидоий кишиларнинг янги ҳудудларни эгаллаб боришига ва маконларни конлар билан боғловчи илк алоқа йўллари тармоқларининг кенгайишига сабаб бўлди. Маълумки, тошлардан меҳнат қуроллари тайёрлаш анча мураккаб ва кўп меҳнат талаб этувчи жараён бўлганлиги туфайли осон ишлов бериладиган, турли шакл ва ҳажмдаги меҳнат қуроллари ясаш учун қулай бўлган тош турларига эҳтиёж катта эди. Мустаҳкамлик даражаси жиҳатидан бошқа тош турларига нисбатан анча устун ҳисобланадиган қайроқтошга<sup>7</sup> ишлов беришнинг мураккаблиги, Ўрта Осиёда кўп тарқалган

<sup>6</sup> Илк алоқа йўллари ичида қадимги маконларни конлар билан боғловчи йўллар нисбатан барқарорлиги билан аҳамиятлидир.

<sup>7</sup> Мутахассислар янги чақмоқланган қайроқтош парчаси энг ўткир тош қуролигини эътироф этганлар. (Бу ҳақда қarang: Семенов С.А., 1963, с. 359).

оҳактош, оқтош каби бошқа тошлардан меҳнат қуроллари яшаш имкониятлари ҳам анча чекланганлиги сабабли бу тошлар меҳнат ва ов қуроллари яшашда асосий хом ашё сифатида кенг ёйилмади. Сўнги палеолит, айниқса, микролит меҳнат қуроллари кенг тарқалган мезолит давридан бошлаб ноёб хом ашё сифатида чақмоқтош катта аҳамиятга эга бўла бошлади. Бу тош тури бутун тош даври давомида (ва ҳатто, кейинги даврларда ҳам) ноёб хом ашё сифатида катта стратегик аҳамиятга эга бўлиб келганлиги сабабли минтақадаги чақмоқтош конларини қадимги маконлар билан боғловчи йўналишларга қисқача тўхталиб ўтамиз.

XX асрда олиб борилган тарихий-археологик тадқиқотлар ҳамда геологик изланишлар Ўрта Осиёнинг кўпгина тоғлик ҳудудларида, Қизилқум жанубида, Нурота тоғларининг шимолий қисмидаги Чақмоқтепа маконида, Қорақалпоғистондаги Олтин тоғда, Кармана яқинидаги Учтут ва Ижонд маконларида, Фарғона водийсида (Қопчиғай), Оҳангарон яқинида йирик чақмоқтош конлари топилишига олиб келди (Массон М.Е., 1953а, с. 6-7; Темиров Ф.Т., Одинаева З.Д., 2004, 8-9-бетлар; Учтут чақмоқтош конлари., 2005, 155-бет; Қопчиғай устахонаси., 2005, 601-бет). Бу маълумотлар Ўзбекистон ҳудуди қадимги тош давридан бошлаб ноёб хом ашё захираларига бой макон сифатида минтақа миқёсида етакчи иқтисодий мавқега эга бўла бошлаганлигини ва биз учун энг муҳими, бу конларни минтақадаги маконлар билан боғловчи кенг тармоқли алоқа йўллари фаолият кўрсатганлигини билдиради.

Минтақадаги чақмоқтош конларидан олинадиган маҳсулотлар хом ашё тарзида ёки конлар яқинидаги устахоналарда ишлов берилгач, тайёр ва ярим тайёр маҳсулот кўринишида Ўрта Осиёдаги кўплаб тош даври маконларига олиб кетилган. Хусусан, Учтут ва Ижонд конларидан олинадиган хом ашё ва маҳсулотлар Қизилқум, Зарафшон воҳасининг қуйи оқими ҳамда Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудларидаги маконларни, Амударё бўғози яқини-

даги Султон Уваис тоғидаги тош кони Хоразм воҳасидаги маконларни, Оҳангарон яқинидаги кон Тошкент воҳасини, Олой тоғ тизмасининг шимолий ёнбағирларидаги Дангаракдара сойи бўйида, Фарғонадан 40 км. ча жанубда жойлашган Қопчиғай тош кони Фарғона водийсидаги маконларни (Касымов М.Р., 1972, с. 123; Ўз. МЭ, 155-бет, 601-бет), Туркменистон ғарбида, Туркманбоши (Красноводск) - Набетдоғ оралиғидаги ҳудудлардан топилган чакмоқтош конлари (Долуханов П.М., 1977, с. 549-550) эса минтақанинг жануби-ғарбий ҳудудларини чакмоқтош хом ашёси ва ундан тайёрланадиган керакли маҳсулотлар билан таъминлашда катта ўрин тутган. Шу тариқа, қадимги маконларни<sup>8</sup> чакмоқтош конлари билан боғловчи йўллар тош даври алоқа йўллари тизимида муҳим ўрин тутган. Ўрта Осиёдаги қадимги чакмоқтош конларининг кўпчилигидан қадимги тош давридан то яқин даврларгача фойдаланиб келинган. Жумладан, XII аср манбаларида Самарқанд яқинидаги Чўпонота тепалигидан қадимдан чакмоқтош олиниши (Массон М.Е., 1953а, с. 6-7), XIX аср манбаларида Самарқанд жанубидаги Зарафшон тоғларида чакмоқтошнинг махсус тури мавжудлиги ҳақида маълумотлар (Абу Тоҳирхожа., 1991, 6-бет ) бу тош турининг аҳамияти кейинги даврларда ҳам сақланиб келганлигидан далолат беради. Чакмоқтепадан олинадиган юқори сифатли чакмоқтош маҳаллий аҳоли ва қўшни ҳудудларни, хусусан, Бухоро шаҳрини XIX асрнинг охирларида ҳам, яъни бу ерда гугурт пайдо бўлгунга қадар таъминлаб турганлигидан келиб чиқсак (Массон М.Е., 1953а, с. 6), чакмоқтош конлари билан турли маконларни боғловчи йўллар катта тарихий даврлар мобайнида ўз аҳамиятини сақлаб келганлигини кўрамыз. Бу маълумотлар бизга қадимги қабилаларнинг меҳнат ва ов қуроллари ясаш учун зарур хом ашёга

<sup>8</sup> Ўрта Осиёдаги сўнги палеолит даври маконларининг фақатгина бир қисми топиб ўрганилган. Лекин бу даврга мансуб чакмоқтош конлари ва улардан олинган маҳсулотлар кўлами, бу даврда минтақада маконлар сони анча кўп бўлганлигини, яъни ибтидоий одамлар томонидан ҳудуднинг ўзлаштирилиш даражаси ўрганилган маконлар доirasида чегараланиб қолмаганлигини кўрсатади. Бу кўп тармоқли мак алоқа йўллари фаолиятдан далолатдир.

**Булган эҳтиёжини илк алоқа йўллари шаклланишига асос  
булган муҳим омиллардан бири сифатида эътироф этиш-  
га имкон беради.**

Мезолит давридан бошлаб, музлик даврининг тугаши, иқлимнинг кескин исий бошлаши<sup>9</sup> ўсимликлар ва ҳайвот оламида ҳам катта ўзгаришларни келтириб чиқарди. Бу ўзгаришлар, ўз навбатида, ибтидоий аجدодларимиз турмуш тарзи, хўжалигига ҳам жиддий таъсир кўрсатиб, қадимги қабилаларнинг хўжалик эҳтиёжлари доирасига кирувчи ҳудудларнинг кенгайишига олиб келди. Ўрта Осиёдаги мезолит даврига мансуб овчи, термачи ва балиқчи қабилаларнинг маконлари тоғ ва тоғ олди ҳудудларида, дарёларнинг юқори оқимларида – Мачай, Зараутсой (Сурхондарё), Обишир, Сўхсой (Фарғона), Чилчорчашма, Сойсайёд, (Жанубий Тожикистон), Ошхона, Қора тумшуқ (Помир тоғлари); дарё водийлари ва уларга тугташ дашт зоналарида – Бўзсув, Қўшилиш (Тошкент воҳаси), Учтут (Зарафшон воҳаси); денгиз бўйларида – Жебел, Қайлю, Дамдамчашма, Қашқирбулоқ (Каспий денгизи бўйлари) жойлашганлиги (Сагдуллаев А.С., 2004, 15-бет), қадимги аجدодларимиз тош давридан бошлаб ов қилинадиган ҳайвонлар ва озуқабоп ўсимлик турлари кенг тарқалган, сув манбаларига яқин, яъни яшаш учун қулай ва табиий озик-овқат захираларига бой жойларни эгаллашга интиланликларини кўрсатади. Қорақум ва Қизилқумнинг ички ҳудудларидан сўнгги мезолит даврига мансуб микролит қуролларнинг топилиши (Щербаков Д.И., 1928, с. 34) мил. авв. 8-7 минг йилликлардаёқ Ўрта Осиё жанубидаги чўл зоналарини қадимги аجدодларимиз кенг ўзлаштирганлигидан далолат беради. Мезолит даврида Қорақум ва Қизилқум ҳудудларида мавжуд бўлган кўллар ва сув манбалари, чакмоқтош конлари ибтидоий овчи,

<sup>9</sup> Масалан, ўсимликшунос, тупроқшунос ва археологлар томонидан Ўрта Осиёдаги қумликлар – Қизилқум ва Қорақум чўлларида олиб борилган тадқиқотлар бу ердаги тупроқ қатламлари бир-бирдан фарқ қилишини, бу тафовутлар текширилган ҳудуддаги ҳароратнинг ўзгариши, яъни қуруқ ва иссиқ иқлим билан салқин ва нам иқлим даврий равишда алмашиб турганлиги натижаси ақвалягини аниқладилар. (Бу ҳақда қарагил: Виноградов А.В., Мамедов Э.Д., 1974, с. 35).

балиқчи ва термачи қабилалар яшаши учун имкон берарди. Минтақа миқёсидаги бу жараёнлар янги ҳудудларга, ўзлаштирилмаган ерларга томон янги йўл ва йўналишлар пайдо бўлишига, илк алоқа йўллари тармоқларининг кенгайиб боришига олиб келган муҳим сабаблардан бири эди.

Тарихий манбаларни таҳлил этиш турли ҳудудлар ўртасида ўзаро маҳсулот алмашинуви сўнгги палеолит давридаёқ йўлга қўйилганлиги ҳақида хулоса чиқариш имконини бермоқда. Илк алоқа йўллари шаклланишида муҳим ўрин тутган бу жараён сабабларини таҳлил қилиб қуйидаги икки асосий омилни қайд этиш мумкин:

1) турли минтақаларнинг табиий шароитидаги тафовутлар, ҳайвонот ва ўсимликлар дунёсининг хилма-хиллиги, озиқ-овқат ва хом ашё захираларининг нотекис жойлашганлиги ибтидоий жамоаларни ўзлари яшаб турган табиий муҳитнинг бой маҳсулотлари – қимматбаҳо ва нодир тошлар, минераллар ва турли минерал бўёқлар, ноёб ёғоч турлари, озиқ-овқат ҳамда бошқа истеъмол маҳсулотларини ўзаро алмашишларини ҳаётий заруратга айлантирарди. Турли ҳудудлар ўртасидаги ўзаро меҳнат айирбошлаш жараёнлари ҳақида Осиё ва Европа қитъаларидаги турли маконлардан топилган топилмалар далолат беради (Алексеев А., Першиц Л., 1990, с. 185).

2) ибтидоий жамият тараққиётининг ривожланиб бориши сўнгги палеолит давридаёқ овчи ва термачи хўжаликларда ортиқча маҳсулотлар пайдо бўлишига олиб келди. Бу маҳсулотлар ибтидоий меҳнат тақсимооти ва ўзаро айирбошлаш имкониятларини янада кенгайтирди. Турли хом ашё ва ишлаб чиқариш ҳамда истеъмол маҳсулотларини ўзаро айирбошлаш, ўз навбатида, турли ҳудудлар, биринчи галда, яқин қўшни жамоаларнинг ўзаро хўжалик муносабатлари мустақамланиб боришига ва илк алоқа йўллари тармоқлари кенгайишига олиб келди<sup>10</sup>.

Бу жараёнлар қадимги Марказий Осиё ҳудуди учун ҳам хосдир. Хусусан, юқорида кўриб чиқилган чақмоқтош

<sup>10</sup> Турли ҳудудлар ўртасидаги ибтидоий маҳсулот алмашуви савдо алоқаларининг илк босқичи бўлиб, бу масалани тадқиқотимизнинг махсус бўлимида кўриб ўтамиз.

конларидан олинадиган хом ашё ва ундан тайёрланган маҳсулотлардан, нафақат, ички эҳтиёжлар учун, балки ўзаро маҳсулот айирбошлаш жараёнларида ҳам фойдаланилган. Албатта, сўнгги палеолит ва мезолит даврида минтақамиздаги турли қабилалар ўртасидаги ўзаро маҳсулот алмашинуви фақат тош меҳнат қуроллари ва хом ашёларни айирбошлашдан иборат бўлмасдан, анча кенг доирада амалга оширилган бўлиши ҳам мумкин. Жумладан, баъзи мутахассислар фикрича, Марказий Осиёдаги чақмоқтош ва бошқа тош қонларида минтақанинг турли ҳудудларидан келган қабилалар вакиллари учрашганлар. Бу ерда, нафақат, турли маҳсулотлар алмашинуви амалга оширилган, шу билан бирга, конлардан хом ашё олиш ва конлар яқинидаги устахоналарда уларга қайта ишлов бериш ҳамда маҳсулотлар тайёрлаш бўйича ўзаро тажриба ҳам алмашилган (Қасымов М.Р., 1972, с. 123).

Ўрта тош даврига келиб, янги табиий шароит ҳамда хўжалик эҳтиёжлари меҳнат ва ов қуролларининг такомиллашувига, ҳажман ихчам микролит меҳнат ва ов қуролларининг пайдо бўлишига олиб келди. Мезолит даврининг энг муҳим кашфиёти бўлган ўқ-ёйнинг пайдо бўлиши яқка овчиликнинг аҳамиятини ошириш билан бирга овчи жамоаларда, биринчидан, ўзаро маҳсулот алмашув имкониятларини келтириб чиқарувчи доимий ортиқча маҳсулот мавжуд бўлишига, иккинчидан, ов қилишга қудай янги ҳудудлар ўзлаштирилишининг жадаллашувига олиб келди. Бу жараёнлар, ўз навбатида, илк алоқа йўллари тармоқларининг кенгайишига олиб келган муҳим ижтимоий-иқтисодий ҳодиса эди.

Илк алоқа йўллари ва ўзаро маҳсулот алмашув ривожига ишлаб чиқарувчи хўжалик турларининг пайдо бўлиши ҳам катта ўрин тутган<sup>11</sup>. Тегисли маълумотларни таҳлил қилиш, ишлаб чиқарувчи хўжаликнинг дастлабки

<sup>11</sup> Тарихий-археологик тадқиқотларнинг далолат беришича, мил. авв. X-VIII асрларда Олд Осиёда хонакалаштирилган дастлабки ҳайвонлар (ит, мушук, қўй, эчки) ва маданиялаштирилган ўсимликлар (арпа, буғдой ва бошқалар) пайдо бўлиб, ўзлаштирувчи хўжалик (термачлик ва овчилик)дан ишлаб чиқарувчи хўжалик турлари - деҳқончилик ва чорвачиликка ўтиш бошланди. (Бу ҳақда қarang: Археология зарубежной Азии., 1986, с. 23-24).



белгилари мезолит даврининг сўнги босқичларида айрим ҳайвонларни қўлга ўргатиш шаклида Ўрта Осиёнинг бир қанча ҳудудларида ҳам пайдо бўлганлиги ҳақида фикр билдириш имконини беради. Минтақанинг жануби-ғарбида, аниқроғи, Ғарбий Турманистон ҳудудида, Каспий бўйидаги Катта Балхан тоғларининг шарқий қисмида жойлашган мезолит даврига мансуб маконлардан (Марков Г.Е., Дурдыев М.Б., 1977, с. 10) ҳамда Жанубий Ўзбекистондаги Мачай ғор маконидан<sup>12</sup> қўлга ўргатилган ҳайвон суяклари топилигани (Аскарлов А.А., 1977, с. 155) ҳам буни тасдиқлайди.

Мезолит давридан бошлаб минтақанинг турли ҳудудлари, биринчи галда ўзаро қўшни ҳудудлар ўртасида ўзаро маҳсулот айирбошлаш янада кенгайди. Бу, ўз навбатида, тўлов воситаси сифатида турли ноёб ва алоҳида қимматга эга бўлган маҳсулотларнинг аҳамияти ортишига олиб кела бошлади. Мезолит даврининг охирларида Олд Осиёда ишлаб чиқарувчи хўжалик (деҳқончилик ва чорвачилик)нинг вужудга келиши доимий ортиқча маҳсулот пайдо бўлишига ва турли ҳудудлар ўртасида ўзаро маҳсулот алмашинувининг янги босқичига асос бўлди.

Шу тариқа, сўнги палеолит ва мезолит даврларида турли ҳудудлар ўртасидаги маҳсулотлар алмашинуви шаклланади. Бу жараён, нафақат, тор доирада, бир қабиладан бевосита қўшни қабилага маҳсулот чиқариш тарзида борган, балки шу билан бирга, баъзи нодир маҳсулотлар ҳудуддан ҳудудга, қабиладан қабилага ўтиб узоқ ўлкаларга ҳам етказиб берилган. Қадимги тош давридаги бундай ибтидоий маҳсулот алмашинуви маҳаллий аҳамиятга эга бўлган илк алоқа йўллариининг шаклланишини бошлаб берган муҳим сабаблардан бири эди. Бу бизга илк алоқа йўллариининг шаклланиши жараёнида турли ҳудудлар, биринчи галда, ўзаро қўшни ҳудудлар ўртасидаги маҳсулот айирбошлашнинг мавжудлиги ҳам катта ўрин тутганлигини қайд этишга имкон беради.

<sup>12</sup> Бойсуи тоғларида жойлашган бу ғор минтақанинг тош даври тарихида ўзига хос ўрин тутган маконларидан бири ҳисобланади. (Бу ёдгорлик ҳақида батафсил қараг: Исломов У., 1975).

Илк алоқа йўллари тармоқларининг шаклланиши ва ривожланишида ибтидий қабилаларнинг миграцияси, яъни бир ҳудуддан бошқа ҳудудга кўчиши ҳам катта ўрин тутган. Турли сабаблар туфайли аҳолининг бир ҳудуддан бошқа ҳудудга кўчиши инсоният тарихининг энг қадимги давридан бошлаб кузатилади<sup>13</sup>. Эҳтимол, юқорида келтириб ўтилган тош индустрияси ривожига хос умумий хусусиятлар, ер шарининг турли ҳудудларидан топилган тош меҳнат қуролларининг ўхшашлиги аҳолининг маълум миграция жараёнларидан ҳам далолат бериши мумкин.

Сўнгги палеолит давридаёқ ер шарининг катта ҳудудлари айнан миграция орқали ўзлаштирилганлиги, хусусан, кишилиқ тарихидаги дастлабки йирик миқёсдаги миграция Осиёнинг қадимги қабилалари томонидан Австралия ва Янги Зеландия ҳамда Америка қитъасига амалга оширилганлиги умумэтироф этилган фактдир<sup>14</sup>. Тадқиқотимиз доираси ҳудудий жиҳатдан чекланганлиги боис бу миграция жараёнларини келтириб чиқарган сабабларни батафсил таҳлил этиш имкониятига эга эмасмиз. Лекин мазкур қитъалараро миграция жараёнларининг бошланишида Марказий Осиё ҳудуди асосий ўрин тутган бўлиши эҳтимолдан холи эмас. Баъзи тадқиқотларда Марказий Осиё

<sup>13</sup> Маълумки, миграция йўллари нафақат инсоният турмушида, шу билан бирга, барча тирик жонивотлар ҳаётида катта ўрин тутади. Буни дэйвонлар ва қушларнинг мавсум ўзгаришига қараб бир ҳудуддан иккинчи ҳудудга доимий ва анёқ миграция йўналишлари бўйлаб кўчиб ўтиши мисолида ҳам кўраемиз. Умуман олганда, ибтидий овчиларнинг ов қилинадиган дэйвонлар фойдаланадиган йўллари ўрганиши ва улардан ов мақсадида фойдаланиши ҳам мак алоқа йўллариининг шаклланишига олиб келган муҳим сабаблардан бўлган.

<sup>14</sup> Бу миграция жараёнларини бир неча босқичда, қўшни ҳудудларни маълум кетма-кетликда эгаллаб, ўзлаштириб бориш тарзида амалга оширилган. Австралия ва Янги Зеландия ҳудуди бундан 35-40 млнг йил олдин, Янги Гвинея эса бундан 25 млнг йил олдин осийликлар томонидан ўзлаштирилган. Австралия қирғоқлари яқинидаги ҳозирги Зонд архипелаги ҳудуди сўнгги ваалесит даврида бир-бири билан туташган ороллардан, яъни Австралияга ўтиш учун ўанга хос кўприк вазифасини бажарган қуруқлик ҳудудидан иборат бўлган ва Осиёдан Австралияга аҳоли миграцияси айнан шу қуруқликдаги йўлаклар орқали амалга оширилган. Осиёликларнинг Аляска ва Шимолий Америкага кўчиши ҳам қуруқлик йўллари орқали, Осиё ва Америка қитъасини боғлаб турган ҳозирги Беринг бўғози ўрнидаги қуруқлик йўлаги орқали амалга оширилган. (Бу ҳақда қаранг: Алексеев А., Першиц Л., 1990, с. 176-177; Ларичева И.П., 1979, с. 202). Осиёдан Америка қитъасига аҳоли миграцияси сув йўллари орқали ҳам амалга оширилганлиги тўғрисида фаразлар мавжуд. Бу масалага сув йўллари муаммосини кўриб чиқарганимизда тўхталиб ўтамиз.



худуди инсоният пайдо бўлган асосий марказ сифатида қаралаётгани, қадимги одамларнинг ва баъзи ҳайвон турларининг ер шарининг катта қисмига тарқалиши минтақамиздан бошланганлиги ҳақидаги фикрлар мавжудлиги (Крахмаль К.К., 2003, с. 3-11) бунга асос бўлади.

Сўнги палеолит давридан бошланган миграция жараёнлари кейинги даврларда изчил давом этди ва ер шарининг, хусусан, қулай табиий шароитга, хилма-хил ўсимлик ва ҳайвонот оламига, турли конларга бой бўлган минтақамизнинг катта қисми қадимги аجدодларимиз томонидан ўзлаштирилишига олиб келди. Янги ҳудудларнинг ўзлаштирилишида инсонларнинг биологик жиҳатдан турли табиий шароитга мослашувчанлиги юқорилиги ҳам катта ўрин тутгани шубҳасиздир.

Палеолит даври миграция жараёнлари илк улов воситаларига бўлган эҳтиёжни келтириб чиқариши табиий эди. Баъзи тадқиқотчилар фикрича, ер шарининг катта қисми музлик билан қопланган сўнги палеолит давридаёқ муз ва қорда юришга мўлжалланган чанасимон улов воситалари шимолий ярим шарда яшовчи қабилалар томонидан ихтиро қилинган (Алексеев А., Першиц Л., 1990, с. 224). Бу маълумотлар улов-транспорт воситаларини ҳаракатлантириш учун баъзи ҳайвонларнинг (ит, шимол буғуси ва бошқалар) қўлга ўргатилиши ва уларнинг кучидан фойдаланиш музлик даврининг сўнги босқичларида бошланганлиги ҳақида фикр билдиришимизга имкон беради<sup>15</sup>.

Аҳолининг бир ҳудуддан бошқа жойга кўчиши, яъни миграциясини келтириб чиқарувчи табиий ва ижтимоий-иқтисодий сабаблар ичида қуйидаги характерли белгиларни ажратиб кўрсатиш муҳим бўлиб, улар тош даври ва умуман барча кейинги тарихий даврлар учун ҳам хос хусусият эканлигини кўрамыз:

— аҳолининг кўпайиши сабабли янги, ўзлаштирилмаган ерларни эгаллаш учун амалга оширилган миграция. Бу ҳолатда: биринчидан, миграция бошланган ва янги

<sup>15</sup> Улов-транспорт воситалари масаласи тадқиқотимизнинг махсус бўлимида кўриб чиқилди.

Ўзлаштирилган ҳудудлар ўртасида алоқалар сақлаб қоли-  
нади ва маълум этник гуруҳ эгаллаган ҳудуд кенгайди;  
иккинчидан, миграция бошланган ва янги ўзлаштирилган  
ҳудудлар ўртасида алоқалар заифлиги ёки бутунлай узи-  
лиши туфайли ягона этник гуруҳ таркибидан янги этник  
бирликлар ажралиб чиқади;

— табиий офатлар, глобал катаклизмалар, иқлимнинг  
кескин ўзгариши сабабли мажбурий кўчиш;

— ҳудуднинг бошқа аҳоли гуруҳлари томонидан эгал-  
ланиши сабабли келиб чиққан мажбурий миграция.

Шу тариқа, илк алоқа йўлларининг шаклланиши  
сўнгги палеолит ва мезолит давридаги ижтимоий-иқтисо-  
дий жараёнлар ва табиий-географик омиллар билан чам-  
барчас боғлиқ ҳолда борганлигини кузатиш мумкин. Бу  
жараён кейинги тарихий даврларда, хусусан, янги тош  
даврида янада ривожланиб бори.

Тош даврининг сўнгги босқичи - неолит даври (мил. авв.  
VI-IV минг йилликлар) илк алоқа йўллари ривожидида му-  
ҳим ўрин тутди. Бу давр ер шарининг қатор ҳудудларида  
ишлаб чиқарувчи хўжалик турларининг (деҳқончилик ва  
чорвачиликнинг) пайдо бўлиши даври бўлиб<sup>10</sup>, турли ҳудуд-  
лар ўртасидаги иқтисодий-маданий алоқаларнинг, энг қадим-  
ги алоқа йўллари ривожининг янги даврини бошлаб берди.

Янги тош даврдан бошлаб дунёнинг бошқа кўплаб мин-  
тақаларидаги каби, Марказий Осиёнинг қадимги қабилал-  
лари ижтимоий-иқтисодий ҳаётида ҳам кескин ўзгариш-  
лар юз берди. Бу, биринчи галда, ўзлаштирувчи хўжалик  
турларидан ишлаб чиқарувчи хўжалик юритишга ўтиш,  
кулолчилик ва тўқимачиликнинг пайдо бўлиши, сувда  
ҳаракатланишга мўлжалланган транспорт воситаларининг

<sup>10</sup> Ишлаб чиқарувчи хўжаликнинг пайдо бўлиши ҳақида, асосан, икки хил қарашлар бор. Моноцентристик таълимот тарафдорлари фикрича, ишлаб чиқарувчи хўжалик дастлаб Ер шарининг биятга жойида пайдо бўлиб, мавжуд йўллар орқали амалга оширилган иқтисодий-маданий алоқалар туфайли аста-секин бошқа ҳудудларга ёйилган. Ишлаб чиқарувчи хўжаликнинг бундай дастлабки ўчоғи сифатида эса, асосан, Олд Осиё ҳудуди кўрсатилади. Бундай қарашларга қўшилмайдиган мутахассислар - полицентристик таълимот тарафдорлари эса ишлаб чиқарувчи хўжаликлар деярли бир вақтда, бир-бирига боғлиқ бўлмаган ҳолда Ер шарининг турли ҳудудларида пайдо бўлганлигини таъкидлаб ўтишади. (Бу ҳақда қarang: История первобытного общества., 1982, с. 120-121).

пайдо бўлиши ва ривожланиши ҳамда бошқа жараёнлар билан боғлиқ эди.

Ишлаб чиқарувчи хўжалик дастлаб Ўрта Осиёнинг жанубида, Қадимги Шарқ цивилизациялари марказларига яқин ҳудудларда бошланади. Минтақадаги илк деҳқончилик маданияти мил. авв. VI минг йиллик бошларига келиб Ўрта Осиёнинг жануби-ғарбида, Копетдоғ шимолий ёнбағирларининг ғарбий қисмида, мезолит даври овчи ва термачи хўжаликлари ўрнида пайдо бўлди<sup>17</sup>. Ўрта Осиёнинг маркази ва шимоли-шарқидаги катта географик кенгликларни эгаллаган қабилалар бу даврда ҳам анъанавий хўжалик турлари - овчилик, балиқчилик ва термачилик билан шуғулланишда давом этдилар. Бу даврда Хоразм воҳаси, Зарафшон дарёси қуйи оқими, Қизилқум ва Ғарбий Қозоғистонда Қалтаминор маданияти (Виноградов А.В., 1981), Марказий ва Жанубий Тожикистон ҳамда Жанубий Ўзбекистоннинг тоғлик ҳудудларида Ҳисор маданияти<sup>18</sup> тарқалган бўлса, Зарафшон тизмасининг шимолий ёнбағридаги Қоратепа тоғларида Сазагон маданияти (Джуракулов М.Д., Холматов Н.У., 1991; Холматов Н.У., 2007, 10-13-бетлар) ва Марказий Фарғонада Ўзига хос неолит даври маданияти (Исломов У.И., Тимофеев В.И., 1986) шаклланди.

Шу тариқа, неолит давридан бошлаб Ўрта Осиёда ижтимоий-иқтисодий тараққиёт бир текисда бормаганлигини кўрамиз. Минтақанинг жанубий ва шимоли-шарқий ҳудудларининг тарихий ривожланишида ўзига хослик ва тафовутлар пайдо бўлиб, хўжалик юритиш усуллари ва турмуш тарзи билан бир-биридан бирмунча фарқланувчи маданиятлар шаклланди. Бу жараёнлар ўзаро иқтисодий алоқалар ва маданий таъсир шаклидаги муносабатларни ва алоқа йўллари тармоқларининг янги йўналишларини

<sup>17</sup> Илмий доираларда "Жойтув маданияти" номи билан машҳур бўлган бу ўтрок деҳқонлар маданияти бутун Ўрта Осиё ҳудудидаги ишлаб чиқарувчи хўжаликнинг дастлабки маркази ҳисобланади. (Бу маданият ҳақида бағавсил қаранг: Массон В.М., 1960; 1971).

<sup>18</sup> Айрим мутахассислар бу даврда Ҳисор маданиятида ишлаб чиқарувчи хўжаликнинг дастлабки белгилари, асосан, ҳайвонларни қўлга ўргатиш шаклида пайдо бўлганини ҳам таъкидлашади. (Бу ҳақда қаранг: Массон В.М., 1964, с. 37; Ранов В.А., 1983; Сағдуллаев А.С., 2004, 17-19-бетлар).

келтириб чиқарганлиги боис ҳам биз тадқиқ этаётган масала учун маълум маънода аҳамиятлидир. Хусусан, неолит давридан бошлаб ташқи маданий таъсир сабабли ишлаб чиқарувчи хўжаликнинг иккинчи ўчоғига айланган Ўрта Осиё жануби минтақанинг қўшни вилоятларига янги хўжалик ва техник ютуқлар тарқалишида транзит ҳудуд сифатида катта аҳамиятга эга бўла бошлайди (Мавлонов Ў., Маҳкамова Д., 2004, 10-бет).

Ўрта Осиёдаги неолит даврига оид маконларнинг географик ўрни ҳамда ўзаро маданий алоқаларидан далолат берувчи моддий топилмаларни таҳлил этиш бу даврда ички ва ташқи транзит аҳамиятга эга алоқа йўллари шакллانганлигини кўрсатмоқда. Уларнинг йўналиши ва ўзаро иқтисодий-маданий алоқаларда тутган аҳамиятидан келиб чиқиб, дастлаб, минтақадаги неолит даври ички алоқа йўлларига тўхталиб ўтамиз.

Ўтроқ деҳқончилик манзилгоҳларининг пайдо бўлиши қадимги алоқа йўллариининг нисбатан барқарор йўналишлари шаклланиши ва ривожланишида муҳим ўрин тутди. Маълум ҳудудда жойлашган, ягона маданиятга мансуб маконларни ўзаро ҳамда деҳқончилик ва чорвачиликка ихтисослашган майдонлар, ов қилинадиган ҳудудлар, умумий хом ашё манбалари билан боғловчи йўллар ички алоқа йўллариининг дастлабки бўғинини ташкил этиб, неолит давридан бошлаб уларнинг аҳамияти оша бошлади. Бу йўллар тор маҳаллий аҳамиятга эга бўлиб, улар илк деҳқонларнинг марказий манзилгоҳини, яъни ўзига хос агромарказларни унинг таъсири доирасидаги ҳудудлар билан боғлаб турган. Бу йўллар ягона маданиятга ва эҳтимол, ягона этник бирликка мансуб қабилаларнинг ижтимоий муносабатларини тартибга солиб туришда, иқтисодий-хўжалик алоқаларини амалга оширишда катта ўрин тутарди. Маълум ҳудудда жойлашган, ягона маданиятга мансуб бўлган маконларни ўзаро боғловчи йўлларнинг аҳамиятини минтақадаги Жойтун, Калтаминор, Ҳисор маданиятлари мисолида кўриб чиқиш мумкин.

Жойтун маданиятига оид ёдгорликлар — Жойтун, Чўпонтета, Чағаллитепа, Боми, Чақмоқлитепа, Пессенжиктепа ва бошқалар Копетдоғнинг шимолий ёнбағирларида, Қорақум чегарасидаги текисликда жойлашган<sup>19</sup>. Туркменистон жанубида неолит давридаги ички алоқа йўллари жанубда Копетдоғнинг шимолий ёнбағирларидан оқиб келувчи кичик дарёлар қуйи оқимларидан шимолда Қорақумга қадар чўзилган нисбатан тор текисликда жойлашган маконларни бир-бирлари билан боғлашга хизмат қилган. Бу маконлар ўртасидаги ўзаро алоқаларни бир этник гуруҳга мансуб бўлган, ягона моддий ва маънавий маданиятга эга бўлган ўтrock, деҳқонларнинг ўзаро муносабатлари сифатида қараш мумкин.

Минтақадаги маҳаллий аҳамиятга эга бўлган яна бир алоқа йўллари тармоғи Қалтаминор маданиятига мансуб маконларни ўзаро боғлаб турган. Қалтаминор маданиятига мансуб неолит ва энеолит даври маконлари Зарафшон дарёси ва Амударёнинг қуйи оқимларида, Қизилқум ва Ғарбий Қозоғистон ҳудудларида учрайди. Уларнинг моддий маданияти ягона асосга, ягона хўжалик ва турмуш тарзига, эҳтимол, ягона этник бирликка эга овчи ва балиқчи қабилаларнинг маданиятидир (Толстов С.П., 1948а; 1948в; 1951; 1964.). Қалтаминор маданиятига мансуб қабилалар хўжалигида овчилик, балиқчилик ва термачилик асосий ўрин тутган бўлса-да, улар деҳқончилик тажрибаларидан ҳам қисман хабардор бўлганлиги эътиборга моликдир (Гулямов Я.Г., Исломов У., Аскарлов А., 1966, с. 90, 96).

Амударёнинг қуйи оқимидан неолит даврига мансуб Жонбош-4, Қават-7, Куняк-1, Болаишим-9 ва бошқа маконлар-

<sup>19</sup> Мутахассислар Копетдоғ шимолий ён бағирларидан бошланиб, жанубга - Қорақум сарҳосига қараб оқувчи Олтиёб, Қорасув ва бошқа тоғ дарёлари қуйи оқими водийсида жойлашган бу ёдгорликларнинг нисбатан бир жойда узоқ муддат мавжуд бўлганлигини ҳисобга олиб, тоғ дарёларининг сувидан фойдаланиб деҳқончилик қилган ва эҳтимол, кичик дамбалар кўринишидаги илк ирригация иншоотлари барпо этган жойтуналиклар деҳқончиликдан ўз даври учун нисбатан юқори ҳосил етиштиришга эришганликларини қайд этадилар. (Бу ҳақда қarang: Массон В.М., 1964, с. 20-21).

дан топилган моддий ашёлар уларнинг бир-бирлари билан яқин иқтисодий-хўжалик муносабатларидан ва уларни боғловчи ички алоқа йўллари фаолиятдан дарак беради (Толстов С.П., 1951, с. 179-181; Сагдуллаев А.С., 2004, 18-бет).

Калтаминор маданиятига оид неолит даври маконлари Қизилқум жанубида ва Бухоро воҳасининг жануби-ғарбий қисмида ҳам топиб текширилган. Бу маданиятга мансуб 50 га яқин маконлар, асосан, қадимги кўллар (Катта Тузкон, Кичик Тузкон, Парсанкўл, Моҳонкўл ва бошқалар) ва Зарафшоннинг қадимги ирмоғи — Моҳондарёнинг қуйи оқимидаги Каптарлиқум, Эчкиқирон, Қоронгишўр, Пойкент ва Қумсултонда жойлашган (Гулямов Я.Г., Исломов У., Аскарлов А., 1966, с. 21). Дарвозақир, Катта Тузкон ва Кичик Тузкон маконларидаги моддий топилмалар таҳлили неолит даври овчи ва балиқчи қабилаларнинг дарё этакларида узоқ муддат ўтроқ ҳаёт кечирганликларини кўрсатмоқда. Бундан уларнинг хўжалик алоқалари ва нисбатан барқарор ички алоқа йўлларида фойдаланганлиги ҳақида хулосага келиш мумкин.

Калтаминор маданиятининг нисбатан кенг ҳудудда тарқалганлиги бу маданиятга мансуб маконларни ўзаро боғловчи алоқа йўллари тармоқларини ўрганишни бирмунча мураккаблаштиради. Шу билан бирга, бу маданиятга мансуб маконлардаги айрим топилмалар иқтисодий-хўжалик алоқалар йўналишлари ҳақида хулоса чиқариш имконини беради. Масалан, қуйи Зарафшондаги Тузкон маконидан чақмоқтошдан ясалган меҳнат қуроллари, оқ мрамрдан тайёрланган тақинчоқлар (бўйинмунчоқ ва бошқалар), асосан, Қизилқумдаги конлардан олинганлиги, Тузкондаги чақмоқтошдан ва сополдан ясалган моддий топилмалар ўз хусусияти (сопол идишлар шакли ва геометрик нақшлари, тош қуроллар шакли ва ясалиши) билан Жонбош-4 ва Амударё қуйи оқимидаги бошқа маконлардан олинган моддий топилмаларга яқин туриши (Гулямов Я.Г., Исломов У., Аскарлов А., 1966, с. 97, 99) бир томондан, ушбу ҳудудлардаги аҳоли ўртасидаги иқтисодий-маданий муносабатлардан ва



этник яқинликдан, иккинчидан эса бу ҳудудларни боғловчи алоқа йўллари фаолиятдан далолат беради.

Зарафшоннинг қуйи оқими ва Хоразм воҳасидаги маконларни ўзаро боғловчи алоқа йўли бутун тош даври мобайнида қуруқлик орқали, Амударё қирғоқлари бўйлаб ўтган. Шу билан бирга, йирик сув ҳавзалари яқинида яшовчи қабилаларнинг Амударё сув йўлидан фойдаланиши ўша даврда бошланган бўлиши ҳам эҳтимолдан холи эмас<sup>20</sup>.

Минтақанинг турли ҳудудларидаги маданиятлар вакиллари-нинг ўзаро иқтисодий-маданий алоқалари амалга оширилган илк алоқа йўллари-га ҳам шу даврда асос солинган. Хусусан, микролит қуролларга ишлов бериш усули, сопол буюмларнинг шакли ва нақши (геометрик, тўлқинсимон нақшлар) Калтаминор маданияти соҳибларининг Шарқий Каспий бўйи маконлари (Жебел, Дамдамчашма, Қайли) ва Жойтун маданияти билан маданий алоқада бўлганликларини кўрсатади. Бу алоқалар иқтисодий муносабатлар, яъни ўзаро маҳсулот алмашув тарзида ҳам кечган. Умуман олганда, мутахассислар Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудларидаги Жойтун, Калтаминор ва Жебел маданиятларининг тарихий илдизи ягоналиги ва маҳаллий асосга эга бўлганлигини қайд этишган (Толстов С.П., 1951, с. 179-180; Массон В.М., 1964, с. 37-38).

Сўнгги йилларда Ўрта Осиёнинг марказий ва шимоли-шарқий ҳудудларидаги неолит даври маконларининг минтақадаги алоқа йўллари тизимида тутган ўрнини ойдинлаштиришга имкон берувчи кўплаб илмий далиллар қўлга киритилди. Улар Зарафшон тоғининг шимолий ён бағирларидаги Неолит даврига оид Сазагон маданиятининг Марказий Фарғона, Ҳисор, Зарафшон ва Амударё бўйларидаги Калтаминор маданияти билан алоқалари мавжуд бўлганлигини кўрсатмоқда (Холматов Н.У., 1992; 2000; 2005; 2007). Бу Зарафшоннинг ўрта оқимидаги ҳудудларни Ҳисор тоғ ҳудудлари (бу минтақадаги тоғ довоилари-

<sup>20</sup> Амударё ва минтақадаги бошқа сув йўллари-дан фойдаланиш масаласини кишимизнинг махсус бобнда кўриб ўтамиз.

дан фойдаланиш неолит даврида ҳам мавжуд бўлганлигини кўрсатади), ҳозирги Жиззах-Хўжанд орқали Фарғона водийси ҳамда Зарафшон дарёси оқими бўйлаб Амударёнинг ўрта ва қуйи оқимлари билан боғловчи алоқа йўлларининг умумий йўналишларини белгилашга имкон беради. Бу йўналишлар кейинги тарихий даврларда минтақа миқёсидаги муносабатларда катта аҳамиятга эга бўлиб келган алоқа йўлларининг тармоқларига неолит давридаёқ асос солинганлигини, Зарафшон воҳаси неолит даврдан бошлаб минтақанинг жануби-ғарбий ва шимоли-шарқий ҳудудлари ўртасидаги иқтисодий-маданий алоқаларда транзит ҳудуд сифатида муҳим ўрин тута бошлаганлигини кўрсатади. Бу йўналишлар Зарафшон воҳасини Ўрта Осиёнинг сиёсий-иқтисодий ва маданий алоқаларида етакчи ҳудудга айланишига олиб келган муҳим сабаблардан бири бўлиб, бу, айниқса, кейинги, тарихий даврларда яққол кўзга ташланади.

Улов воситаларидан фойдаланиш амалда бўлмаган тош даврига мансуб алоқа йўллари шаклланишида, айниқса, турли маданиятларни боғловчи йўллар тармоқлари пайдо бўлишида озиқ-овқат ва сув манбаларини ҳисобга олиш муҳим аҳамият касб этган. Тош даврида босқичма-босқич ўзлаштирилиб борилган, Амударё, Зарафшон ва бошқа дарёлар оқими бўйлаб ўтган илк алоқа йўллари йўналишлари кейинги даврларда янада такомиллашиб борган.

Шу тариқа, Ўрта Осиё ҳудудининг қадимги ўтроқ деҳқончилик билан шуғулланувчи қабилалар томонидан ўзлаштирила борилишининг ўзига хос хусусиятларини ўрганиш, Ўрта Осиёнинг нисбатан катта ҳудудларини бирлаштирган алоқа йўллариининг илк йўналишлари мил. авв. VI-V минг йилликларидаёқ шаклланганлигини кўрсатмоқда.

Минтақанинг ташқи алоқа йўллари шаклланишининг илк босқичларига ҳам тош даврида асос солинган бўлиши мумкин. Палеолит давридаёқ Ўрта Осиё ва Қадимги Шарқ дунёсининг турли ҳудудларидаги маконлардан топилган тош қуролларда маълум ўхшашликлар кўзга ташланади. Хусусан, Самарқанд маконидан (сўнги палеолит) топил-

ган тош қурооллар Сибирь ҳудудидаги бу даврларга оид қуроолларга ўхшашлиги, Мачай гор маконидан топилган чақмоқтош қурооллар Яқин Шарқ, Шимолий Африка, Кавказ ва Қрим ярим ороли ҳудудларидаги меҳнат қуроолларига яқин эканлиги (Массон В.М., 1964, с. 4) минтақамизнинг ташқи алоқалари бошланган давр масаласига аниқлик киритишни кун тартибига қўймоқда. Албатта, юқоридаги ҳудудлар ва маконлардан олинган тош қурооллардаги ўхшашликларга “ўша давр тош индустрияси ривожига хос умумий хусусиятлар нагижаси сифатида” (Архелогия зарубежной Азии., 1986, с. 18) ҳам қараш мумкин. Лекин, палеолит даврида тошга ишлов бериш техникаси соҳасида қўлга киритилган янгиликларнинг нисбатан катта ҳудудларда тарқалиши ўзаро қўшни жамоалар ўртасида доимий хўжалик алоқалари ва ўзаро маданий таъсир мавжуд бўлганлигидан далолат беришини (Файнберг Л.А., 1975, с. 54) ҳам эътибордан четда қолдириб бўлмайди.

Мезолит даври охирларидан бошлаб Марказий Осиёнинг қўшни ҳудудлар, биринчи галда, ишлаб чиқарувчи хўжалик асослари пайдо бўлган Жануби-ғарбий Осиё ҳудуди билан алоқалари йўлга қўйилиб, минтақанинг жанубий ҳудудлари сўнгги мезолит давридан бошлаб учта муҳим хўжалик-маданий зоналарининг ўзаро мулоқотга киришадиган жойига айланган эди<sup>21</sup>. Неолит давридан бошлаб Ўрта Осиёнинг қўшни Шарқ дунёси билан иқтисодий-маданий алоқалари ва алоқа йўллари ривожидан янги давр бошланди. Жойтун маданиятига мансуб маконлардан топилган моддий манбалар Қадимги Шарқ цивилизациясига мансуб маконлардан топилган топилмаларга ўхшашлиги Ўрта Осиё жанубининг илк ишлаб чиқарувчи хўжалик марказларидан бўлган Яқин Шарқ ва Месопотамия ҳудудлари билан ўзаро иқтисодий-маданий алоқалари, турли маълумотлар

<sup>21</sup> Улар жануби-ғарбий Осиёнинг ўтроқ деҳзон ва чорвадорлари зонаси (VI-III минг йилликларда унинг шимолий чегараси Жанубий Туркменистоннинг илк деҳзончилик маданияти тарқалган ҳудудлари ҳисобланади), овчилар, балиқчилар ва термачилар яшовчи дарё vodiylари на дашт зонаси ҳамда Ўрта Осиёнинг жануби-шарқий тоғ зонасига хос хўжалик-маданий анъаналарнинг ўзаро муносабатлари эди. (Бу ҳақда қаранг: Окладников А.П., 1966, с. 215, 221).

ва ахборот алмашинуви мавжуд бўлганлигини тасдиқлайди.<sup>22</sup> Бу эса мазкур ҳудудларни ўзаро боғловчи алоқа йўллари фаолиятини билдирувчи муҳим далилдир.

Амударё этагидаги Калтаминор маданиятига мансуб қанёнларни Месопотамия ва Олд Осиёдаги ўтроқ деҳқончилик манзилгоҳлари билан ҳамда Уралорти ва Ғарбий Сибирь ҳудудлари билан боғловчи алоқа йўлларининг шаклланиши ҳам неолит даврида бошланган. Тегишли моддий топилмалар Амударёнинг қуйи оқими ва Оролбўйдан жануби-ғарбий (Каспий денгизининг шарқий қирғоқлари, Балхан тоғи ва Копетдоғ орқали Месопотамияга) ва шимолий (Сибирь, Қуйи Волгабўйи ва Уралорти) йўналишдаги қадимги алоқа йўллари фаолиятдан далолат беради (Толстов С.П., 1951, с. 180).

XX аср биринчи ярмида Ўрта Осиёнинг Уралорти ва Сибирь ҳудудлари билан алоқалари шаклланишида баъзи хом ашё манбаларига бўлган эҳтиёж ҳам катта ўрин тутганлиги, неолит даври одамлари чақмоқтошни Урал тоғларидан олиб келганлиги ҳақидаги фикр мавжуд эди. Лекин Қизилкумдан неолит даврида ҳам изчил фойдаланилган чақмоқтош конларининг топилиши бу илмий фаразни тасдиқламади.<sup>23</sup>

Неолит давридан бошлаб Ўрта Осиёнинг ташқи алоқаларида Ҳиндистон ҳудуди ўзига хос ўрин тута бошлайди. Осиёнинг бу икки муҳим субминтақаси тарихий ривожда кўпгина умумий йўналишларни кўриш мумкин. Калтаминор ва Жойтун маданиятининг шимоли-ғарбий Ҳиндис-

<sup>22</sup> Мутахассислар Ўрта Осиёда деҳқончилик маданиятининг шаклланишида Месопотамия, Эрон ҳудудлари билан бўлган маданий алоқаларнинг таъсири тўғрисида. Жойтун маданияти Яқин Шарқда мил. авв. X—V минг йилликлар давомида шаклланган ва ривожланган деҳқончилик маданиятининг шимоли-шарқий чегараси эканлиги ҳақида фикр билдирадilar. (Бу ҳақда қarang: Массон В.М., 1964, с. 37, 86-88).

<sup>23</sup> Бу фикр минтақамиздаги неолит даври тош қуроллари чақмоқтошнинг Урал тоғларида учрайдиган чақмоқтошга яқин бўлган туридан тайёрланганлигига ва бу турдаги чақмоқтош Ўрта Осиёда учрашмаслигига асосланган эди. Лекин сўнгги геологик тадқиқотларнинг кўрсатишича, Қизилкум саросидаги унчалик балеанд бўлмаган тоғ тизмалари Урал тоғларининг табiiй давоми бўлиб, маълум геологик даврда рўй берган геохимик жараёнлар туфайли уларда ўхшаш минераллар мавжуд бўлган. (Бу ҳақда қarang: Массон М.Е., 1953а, с. 8).

тондаги неолит даври деҳқончилик маконлари билан алоқалари мавжуд бўлганлигини моддий топилмалар тасдиқлайди. Бу алоқаларда Шимолий Белужистондаги (ҳозирги Покистон ҳудудидаги провинция: —Ў.М.) неолит даврига мансуб Мегар маданияти оралиқ пункт вазифасини бажарган (Массон В.М., 2000, с. 114-117). Бу маълумотлар минтақамиз жанубини Хиндистон билан боғловчи алоқа йўли Жайтун — Мегар — Жалилпур ёки Калтаминор — Мегар — Жалилпур йўналишида бўлганлигини қайд этишга имкон беради.

Бу даврда Ўрта Осиёнинг Шарқий Туркистон ва Мўғулистон ҳудудлари билан ҳам ўзаро алоқалари йўлга қўйила бошлаган бўлиши мумкин. Хусусан, Мўғулистоннинг Хойт Цэнкер (Хойт Цэнхер) горидан топилган қоятош суратларнинг умумий мазмуни ва услуги Ўрта Осиё, Помир, Тяньшань ва Сибирдаги сўнгги палеолит-мезолит даври қоятош суратлари билан ўхшашлигидан келиб чиққан баъзи мутахассислар мазкур ҳудудлар ўртасидаги маданий алоқалар ва умуман, Тинч океанидан Қора денгизгача бўлган катта ҳудудда кўчиб юрган қабилаларнинг маданияти умумийлиги ҳақида хулосалар чиқармоқдалар (Айтбоев А.А., 1999, 155-157-бетлар). Бу маълумотлар минтақамизни юқоридаги ҳудудлар билан боғловчи алоқа йўллари шаклланишини тош даврининг сўнгги босқичлари билан белгилашга имкон беради.

Айрим маълумотлар неолит даврида Ўрта Осиё билан Хитой<sup>24</sup> ўртасидаги алоқалар шакллана бошлаганлигини ҳам қайд этишга имкон беради. Хусусан, Хитойда деҳқончилик маданияти шаклланишида муҳим ўрин тутган Хуанхе ва Яньцзи дарёлари ҳавзасида мезолит даври ёдгорликлари учрамаслиги (Окладников А.П., 1966, с. 215, 221) ҳамда Хитойда бир қанча экин турлари “Ғарб дунёси”<sup>25</sup> билан бўлган маданий алоқалар таъсирида пайдо бўлгани

<sup>24</sup> Ўрта аср турк, форс ва араб манбаларида ҳозирги Хитойнинг шимолий қисми Чин жануби Мочин деб аталган. “Хитой” атамаси эса, асосан, сўнгги ўрта асрлардан бошлаб муомалага кира бошлади. Бу сўз Кидан қабиласи номидан олинганлиги ҳақида илмий фаразлар мавжуд.

<sup>25</sup> Бу ерда қадимги Хитойнинг ғарбида жойлашган ҳудудлар, жумладан, Марказий Осиё ҳудуди назарда тутилмоқда. “Ғарбий ўлкалар” масаласига кейинги бобларимизда кенгроқ тўхталиб ўтамиз.

ҳақида фикрлар мавжуд (Васильев Л.С., 1962)<sup>26</sup>. Юқоридаги маълумотлар Хитойнинг Ўрта Осиё минтақаси билан маданий алоқалари ва илк алоқа йўлларининг шаклланиши неолит даврига бориб тақалиши мумкинлигини кўрсатади. Гарчи бу алоқалар ва алоқа йўллари фаолияти турли даврларга хос ижтимоий-иқтисодий вазият туфайли узлуксиз ва изчил давом этмаган бўлса-да, Ўрта Осиё-Хитой алоқалари тарихини анча қадимийлаштириш имконини бермоқда.

Шу тариқа, минтақимиздаги турли маконлардан топилган топилмалар таҳлили Ўрта Осиё ҳудудини Олд Осиё, Олтой ва Жанубий Сибирь, Хитой ва Ҳиндистон, Қора денгиз бўйлари, Уралбўйи билан боғловчи алоқа йўллари тармоқлари неолит давридаёқ шакллана бошлаганлигини кўрсатади. Олдинги тарихий даврларда шаклланган илк алоқа йўллари тармоқлари неолит даврида янада кенгайди, ягона маданиятга мансуб маконларни боғловчи тор маҳаллий аҳамиятга эга бўлган алоқа йўллари билан бир қаторда минтақадаги турли маданиятларни боғлашга ҳамда қўшни ва узоқ ўлкалар билан алоқаларни таъминлашга хизмат қилувчи транзит алоқа йўллари ҳам шаклланиб, нисбатан аниқ йўналишга эга бўла бошлади. Минтақанинг турли ҳудудларида хўжалик юритиш шакллари, меҳнат қуроллари тайёрлаш усуллари ва бошқа кўпгина умумий хусусиятларга эга маданиятларнинг мавжудлиги ички алоқалар ва алоқа йўллари фаолиятдан далолат берса, минтақанинг ташқи алоқалари, хусусан, ишлаб чиқарувчи хўжалик шакллари пайдо бўлган марказлар билан бўлган иқтисодий-маданий муносабатлари транзит алоқа йўлларининг илк йўналишлари шаклланишига ҳам олиб келди.

Ушбу бўлимда таҳлил қилиб чиқилган маълумотларга асосланиб, илк алоқа йўллари шаклланишида табиий-географик ва иқтисодий-хўжалик омиллари муҳим аҳамиятга эга бўлганлигини таъкидлаб ўтиш лозим. Бу омиллар қўйидаги жадвалда ўз аксини топган.

<sup>26</sup> Лекан Хитойда деҳқончиликнинг шаклланиши маҳаллий асосларга эга бўлиб, Хитойнинг шимолий ҳудудларида шаклланган мезолит даври гермачи қабилалари маданияти асосида вужудга келганлиги ҳақидаги маълумотларни (Крюков М.В., 1964) ҳам эътибордан четда қолдириб бўлмайди.

**Илк алоқа йўллари  
шаклланишининг ижтимоий-  
иқтисодий асослари**

Мақонларнинг хом ашё  
ва озиқ-овқат  
захиралари мавжуд  
жойлар билан  
боғланишга бўлган  
зарурат

Аҳоли миграцияси, яъни  
бир ҳудуддан иккинчи  
ҳудудга доимий ёки  
мавсумий кўчиш

Флора ва фаунадаги  
тафовутлар сабабли озиқ-  
овқат ва хом ашё  
захираларини ўзаро  
алмаштириш зарурати

Турли мақонларнинг ўзаро  
алоқаларга, хўжалик турлари  
соҳасидаги ютуқларни, технологик  
янгилıklarни ўзлаштиришга  
бўлган интилиши

Умуман олганда, ушбу бўлимда ёритилган масалаларга хулоса тарзида қўйидаги фикрларни айтиш мумкин:

— Ер шарининг бошқа антропоген ландшафтлари сингари минтақамизда ҳам илк алоқа йўллари тармоқларининг шаклланиши тош даврида бошланди ва ибтидоий аجدодларимизнинг турмуш тарзи, хўжалик эҳтиёжларига мос равишда ривожланиб борди;

— ибтидоий мақонларни озиқ-овқат ва сув манбалари, хом ашё захиралари мавжуд жойлар билан боғловчи йўллар алоқа йўлларининг илк тармоғи ва даврий жиҳатдан энг қадимийси ҳисобланади;

— сўнги палеолит ва мезолит давридаёқ жаҳоннинг турли минтақаларидаги каби Марказий Осиёда ҳам аҳоли нисбатан зич жойлашган ҳудудларда турли қабилалар ўртасида ўзаро маҳсулот айирбошлаш вужудга кела бошлайди. Бу дастлаб ўзаро қўшни қабилалар ўртасидаги айирбош-

лаш, кейинчалик сўнги мезолит ва неолит даврларидан бошлаб нисбатан узоқ ҳудудлар ўртасидаги маҳсулот айир-бошлаш тарзида кечган. Бу жараёнлар илк алоқа йўллари-нинг янги йўналишларига, нисбатан узоқ ҳудудларни ўзаро боғловчи йўллارнинг шаклланишига тўртки берди;

— илк алоқа йўллари шаклланишида аҳоли миграция-си жараёнлари ҳам катта ўрин тутган. Қадимги Ўрта Осиё ҳудудига ҳам сўнги палеолит, айниқса, мезолит ва неолит даврларидан бошлаб мазкур жараёнлар бошланган ҳудуд сифатида қараш мумкин.

Умуман олганда, илк алоқа йўллари ибтидоий хўжалик алоқалари амалга ошириладиган, қадимги аҳолининг кўчи-ши, турмуш учун зарур хом ашё захираларига бой янги ва ўзлаштирилмаган ерларни эгаллаши жараёнида муҳим ўрин тутарди. Шу билан бирга, қадимги улов ва транспорт воси-талари мавжуд бўлмаган тош даври алоқа йўллари ибти-доий-хўжалик алоқалари учун доимий ва аниқ йўналишга эга бўла олмаслиги, уларнинг йўналишлари минтақамиз-даги табиий-географик ва иқтисодий-хўжалик жараёнла-рига боғлиқ ҳолда ўзгариб туриши табиий эди.

## **1.2. Энеолит ҳамда бронза даврида ички алоқа-савдо йўллари-нинг асосий тармоқлари ва йўналишлари**

Марказий Осиёда илк алоқа йўллари ривожда энеолит ва бронза даври ўзига хос ўрин тутарди. Бу давр минтақада антропоген ландшафтлар кўлами кенгайиб бориши ҳамда суғорма деҳқончилик ва чорвачиликка ихтисослашган хўжаликларнинг ташкил топиши билан характерланиб, бундай иқтисодий ихтисослашув баъзи бир ўзгаришлар билан то XX аср бошларигача сақланиб қолди. Қадимги деҳқонлар минтақадаги йирик дарёлар водийларини жануб-шимол йўналишида босқичма-босқич ўзлаштира бориб, ўтроқ ҳаётга мослашган маконларга, илк урбани-



зация жараёнларига ва шаҳарсозлик маданияти шаклланишига асос солдилар. Хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутувчи қабилалар томонидан емишга бой тоғ ва тоғ олди адирлари, бепоён чул ва даштлар эгалланиб, сўнгги бронза — илк темир даврига келиб минтақа халқлари ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий ҳаётида кейинги тарихий даврларда ҳам катта ўрин тутган кўчманчи чорвачиликка асос солди. Қадимги деҳқонлар ва чорвадор қабилалар бу даврда турли металллар, полиметалллар ва минераллардан, нодир металллар ва қимматбаҳо тошлардан фойдаланишни ўзлаштириб, минтақа ва кўшни ҳудудларда қончилик ва металлургия ривожига ҳам катта туртки бердилар. Бу ўзгаришлар минтақадаги алоқа йўллари йўналишларига, иқтисодий-маданий алоқалар ривожига сезиларли таъсир кўрсатди. Ўз хусусиятига кўра, маҳаллий ва транзит аҳамиятга эга бўлган кўп тармоқли алоқа-савдо йўллари тизими шаклланди, илк улов ва транспорт воситалари, йўлбўйи иншоотлари пайдо бўлди.

Минтақадаги энеолит ва бронза даврида шаклланган алоқа йўллари бир неча босқичда ўрганиш мақсадга мувофиқдир. Биринчи галда, минтақадаги турли маконлар ва маданиятларни ўзаро боғловчи йўллар йўналишларини кўриб чиқиш зарур. Бу вазифаларни амалга ошириш учун қадимги қонларнинг, ўтроқ деҳқонлар ва чорвадорлар эгаллаган ҳудудларнинг географик ўрнини аниқлаштириш, ўтроқ деҳқончилик маданиятининг ривожланиш қонуниятлари ва тарқалиш йўналишларига эътибор қаратиш зарур. Бу бизга қадимги деҳқон ва чорвадор қабилаларнинг ўзаро иқтисодий-маданий алоқалари йўналишларини аниқлашга, қадимги қонларни минтақадаги маконлар ҳамда кўшни ва узоқ ўлкалар билан боғловчи йўллар тизимини ёритишга имкон беради. Ёритилаётган масала моҳиятидан келиб чиқиб дастлаб минтақадаги қонлар ва металлургия ривожининг алоқа йўллари шаклланишига таъсири масалаларига қисқача тўхталиб ўтамиз.

**Қадимги конлар ва алоқа йўллари ривожини.** Яқин Шарқ ва Кичик Осиё худудидаги сўнгги мезолит ва неолит даврига оид ёдгорликларда (Туркиядаги Чатал-Гуюк ва Чайеню-Теттези, Суриядаги Телль Рамад, Ироқдаги Али Кош ва Телль Магзалия маконлари ва бошқалар) олиб борилган тадқиқотлар инсоният баъзи металл турларидан, чунончи, мисдан фойдалана бошлаган даврни мил. авв. VII-VI минг йилликлар билан белгилашга имкон беради (Рындина Н.В., 1983, с. 205-246). Марказий Осиёда ҳам бу жараён сўнгги тош давридаёқ бошланиб, ибтидоий аждодларимиз меҳнат қуроллари яшаш учун керакли тош конларини қидириб, неолит давридаёқ табиий мис, олтин, контимури тош (метеорит-темир) ва бошқа металлларга дуч келганлар (Лордкипанидзе Л.Н., 2001, с. 11.). Ибтидоий аждодларимиз ўзлаштирган илк металл ернинг нисбатан юза қисмида жойлашган мис ҳисобланади. Жанубий Туркманистондаги Анов ёдгорлигидан мил. авв. V минг йиллик охири — IV минг йиллик бошларига оид мис буюмларнинг топилиши, Амударёнинг қуйи оқимида яшаган аҳоли ҳам Қалтаминор маданиятининг сўнгги даврида мисдан фойдалана бошлаганлиги минтақамиз кончилигида янги давр — мис металлургия даврининг бошланишини неолит даврининг охири — энеолит даврининг бошлари билан белгилашга имкон беради. Металлургия ривожининг илк давридаёқ қадимги қабилалар мисдан ташқари қалай, қўрғошин, никель, мишьяк ва бошқа металл ҳамда нометалл қазилмалар мавжуд конларни топиб, уларнинг хусусиятларини ўрганиб борганлар. Энеолит ва бронза даврида мис конлари билан биргаликда олтин, кумуш қаби нодир металллар, ложувард, феруза ва бошқа қимматбаҳо тошлардан ҳам изчил фойдаланиш бошланди.

Мис заҳираларининг нисбатан кенг тарқалмаганлиги, эриш ҳарорати юқорилиги (1083 градус), ундан тайёрланган маҳсулотнинг тошга нисбатан юмшоқлиги ва бошқа хусусиятларига қарамасдан, бу металлдан фойдаланиш, нафақат, меҳнат қуроллари турларининг кўпайишига, шу

билан бирга, жамиятнинг ижтимоий-иқтисодий юксалишига катта туртки берган ўзгаришларга олиб келди<sup>27</sup>.

Мис ва бошқа металл (қалай, қўрғошин ва бошқалар) конлари Ўрта Осиё худудида нотекис жойлашгани ҳамда ижтимоий-иқтисодий сабаблар туфайли кончилик ва металлургия ривожининг минтақанинг барча худудларида бир хилда бормаган. Мис конлари Марказий Қизилқумда ва Фарғонада (Лордкипанидзе Л.Н., 2001, с. 11; Темиров Ф.Т., Одинаева З.Д., 2004, 16-бет; Буряков Ю.Ф., 2003, с. 40), Марказий Қозоғистон худудларида (Маргулан А.Х., 1972, с. 9), Зарафшон дарёсининг юқори ва ўрта оқимларида топилган (Буряков Ю.Ф., 1999, с. 28; Камолиддин Ш.С., 2004, с. 74-83).

Металлургия тараққиёти натижасида мил авв III минг йилликка келиб мисга қалай ёки қўрғошин каби металлларнинг қўшилиши (1/9 нисбатда) натижасида анча мустақкам металл – жез (бронза) яратишга муваффақ бўлинди. Бу даврда минтақадаги конлардан фойдаланиш кенг доирада амалга оширилиб, баъзи йирик конлар минтақа миқёсида аҳамият касб эта бошлаган. Марказий Қизилқумдаги илк бронза даври мис конлари яқинидаги устахоналардан топилган мис қуроллар таркибидаги аралашмалар (мишьяк, сурма ва бошқалар) Қуйи Зарафшондаги ёки Фарғонадаги мис конларидан олинган хом ашёдан тайёрланганлиги бундан далолат беради (Лордкипанидзе Л.Н., 2001, с. 11).

Марказий Осиёдаги маъдан конлари тарихи билан шуғулланган мутахассислар Андронов маданиятига мансуб чорвадор қабилалар бронза давридаёқ минтақадаги мис конларини фаол ўзлаштирганликларини, улардан олинган мис нафақат ички, балки ташқи иқтисодий-савдо алоқаларида ҳам катта ўрин тутганлигини қайд этадилар (Маргулан А.Х., 1972, с. 9; Аванесова Н.А., 1995, с. 82-86).

Бронза даврида минтақадаги турли худудларни қадимги конлар билан боғловчи йўллар тизимида қалай конлари

<sup>27</sup> Шу ўринда мис ва тош меҳнат қуролларининг самарадорлиги даражасини аниқлаш бўйича тажрибаларни эста олаш ўринлидир. Бу тадқиқотлар натижалари мисболга худди шу шакл ва ҳажмидаги тошболтага қараганда 3 марта, мис пичоқ чақмоқтошдан ясалган пичоқдан 6-7 марта самаралироқ эканлигини кўрсатди. (Бу ҳақда қarang: Рындица Н.В., 1983, с. 207).

ҳам ўзига хос ўрин тутган. Бронза даврига мансуб қалай конлари Қарноб, Лапас ва Чангали (Ўзбекистон), Мушистон, Такфон (Тожикистон) ва Ўрта Осиёнинг кўпгина бошқа ҳудудларида учрайди<sup>28</sup>. Кўриб чиқилаётган даврда бу конлар маҳсулотлари минтақанинг турли ҳудудларига ва кўшни Шарқ мамлакатларига олиб чиқилганлиги, кончилик ривожига тегишли алоқа йўллари йўналишлари шаклланишига ҳам туртки берганлигини кўрсатади.

Марказий Осиё ва Қадимги Шарқ мамлакатларида юксак қадрланган ҳамда тегишли йўналишлардаги алоқа йўллари шаклланишига олиб келган нодир маҳсулотлар ичида ложувард<sup>29</sup> ҳам катта ўрин тутди. Абу Райҳон Бериуний ўзининг «Минерология» асарида ложувардга батафсил таъриф бериб, бу минерал ўз кўриниши билан Индиго (Хиндистонда ўсадиган ўсимлик илдизидан тайёрланган кўкиш рангли буёқ.-Ў.М.)га ўхшаб кетиши, шу билан бирга, унинг ранги баъзида қорамтирроқ ҳам бўлишини, бу минерал майдалаб туйилганда ёрқин рангга кириши ва ундан тенги йўқ бўёқ олиниши ҳақида маълумот беради (Бериуний, 1963, с. 182). Тадқиқотларнинг далолат беришича, ложувард конлари Евроосиё ҳудудларида фақат бир неча жойларда, Помир тоғларидаги Бадахшонда, Байкал бўйида ва қисман Корея ярим оролида учрайди (Кобзева О.П., 2005, с. 4). Ложуварднинг Қадимги Шарқ дунёсидаги энг машҳур конлари Тоғли Бадахшонда жойлашган бўлиб (Ферсман А.Е., 1954, с. 240), бу кондан олинadиган хом ашё ва ярим хом ашё маҳсулотларга нафақат минтақамизда, балки қадимги Шарқ мамлакатларида ҳам эҳтиёж мавжуд эди. Бу эҳтиёж энеолит давридан бошлаб Бадах-

<sup>28</sup> Минтақадаги қалай конларини қидириш ҳамда унинг Яқин ва Ўрта Шарқда тутган ўрнини аниқлашда "Исломигача Ўрта Осиёда қалайни қазиб олаш" Ўзбекистон-Германия қўшма лойиҳаси доирасида олиб борилган тадқиқотларнинг ҳиссаси салмоқли бўлди. Фольксваген Фонди томонидан молиялаштирилиб, 1997-1999 йилларда олиб борилган илмий изланишлар натижасида Қарноб, Лапас ва Чангали (Ўзбекистон), Мушистон ва Такфон (Тожикистон) каби қалай конлари топиб ўрганилди. (Бу ҳақда қarang: Alivov K., Bubnova M., Burykov J., Jarubov J., Pernicf T and Wtischerger G., 2003. 306-307 seitens)

<sup>29</sup> Ложувард (лаъл) табиатда ёрқин кўк рангли, мураккаб таркибли ( $\text{Na}_8(\text{AlSiO}_4)_6(\text{SO}_4)$ ) минерал шаклда учрайди. (Бу ҳақда қarang: Бетехтин А.Г., 1961, с. 473).

шондаги ложувард конларидан бошланиб Марказий Осиёнинг турли худудларига ва Қадимги Шарқ мамлакатларига қараб кетган, тарихий адабиётларда «Ложувард йўли» номи билан аталиб келинаётган йўллар тизимининг шаклланишига олиб келди (Сарианиди В.И., 1968, с. 54-72; Мавлонов Ў, 2005в).

Кончилик ва металлургия ривожининг объектив қонуниятлари ҳамда соҳанинг ўзига хос хусусиятлари ихтисослашган ҳунармандчилик турлари пайдо бўлишига олиб келди. Мутахассислар фикрича, мис металлургияси кашф қилинган даврдан бошлаб бу соҳа билан махсус шуғулланадиган кишилар гуруҳи пайдо бўла бошлайди (Исаков А.И., 1991, с. 193 ). Хусусан, минтақадаги манзилгоҳлардан топилган моддий ашёлар илк бронза давридаёқ металлсозлик ишлаб чиқаришнинг алоҳида тури сифатида ажралганлигини кўрсатмоқда (Сарианиди В.И., 1976в, с. 82-83).

Бронза даврига келиб ҳунармандчиликнинг бошқа кўпгина соҳалари ҳам ривожлана бошлайди. Хусусан, бу даврда кулолчилик чархининг ихтиро қилиниши сопол идишлар тайёрлашнинг алоҳида ҳунармандчилик соҳаси сифатида ажралиб чиқишига олиб келди. Кулолчилик чархида тайёрланган сифатли сопол идишларнинг, нафақат ички эҳтиёжлар, балки ташқи бозор учун ҳам тайёрлана бошланиши, бир томондан, иқтисодий савдо алоқалари ва тегишли алоқа-савдо йўллари ривожига тurtки берса, иккинчи томондан кулолчиликда ишлатиладиган асосий хом ашё – “соғ тупроқ” мавжуд жойларни кулолчилик марказлари билан боғловчи алоқа йўллари тизимининг шаклланишига ҳам олиб келди.

Умуман олганда, мис ва бронза металлургияси шаклланган даврдан бошлаб ҳунармандчиликнинг кўпгина соҳалари ҳам ривожланиб борди. Бу жараёнлар, ўз навбатида, маълум маҳсулотлар тайёрлашга ихтисослашган ва бу соҳа бўйича етарли тажриба ва кўникмаларга эга бўлган кишилар гуруҳининг шаклланишига, яъни ишлаб чиқаришда ижтимоий меҳнат тақсимооти ва алоҳида касбларга ихтисослашув-

нинг кучайишига, минтақадаги қадимги конларни турли маконлар билан боғловчи алоқа йўллари тармоқларининг шаклланишига, тайёр маҳсулот ва ярим хом ашёларнинг нисбатан катта ҳудудларга тарқалишига, маҳсулот алмашинуви ва илк савдо алоқалари ривожига туртки берди.

**Минтақанинг қадимги деҳқон ва чорвадор аҳолиси: маконлар ва уларнинг географик ўрни.** Энеолит ва бронза даври қадимги деҳқон ва чорвадор аҳоли жойлашувининг иқтисодий-географик хусусиятларини ўрганиш минтақанинг ички алоқа йўлларининг асосий ва ёрдамчи тармоқларини аниқлаштиришда муҳим аҳамиятга эга. Металлургиянинг пайдо бўлиши ва ривожланиши ишлаб чиқарувчи кучлар тараққиётини тезлаштириб, деҳқончилик ривожига ҳам катта таъсир кўрсатди. Деҳқончилик ва чорвачилик хўжаликлари дастлаб тоғ ва тоғ олди ҳудудларида шаклланган бўлса, энеолит ва айниқса, бронза давридан бошлаб қадимги деҳқонлар минтақадаги дарё vodiylarini ҳам кенг ўзлаштириб, ўз тараққиёт даражасига кўра бир-биридан фарқланувчи ўтроқ деҳқонлар ва чорвадорлар маданиятлари шаклланди.

Минтақада суғорма деҳқончилиikka асосланган ўтроқ аҳоли маданиятининг шаклланиши ва ривожланиши ички алоқа йўллари ривожига катта таъсир ўтказди. Ўтроқ деҳқончилик марказларининг географик ўрнини таҳлил қилсак, Ўрта Осиёда деҳқончилиikka асосланган ўтроқ ҳаёт фақатгина суғориладиган ҳудудлардагина мавжуд бўлиши мумкинлигини (Жантель П., Страйд С., 2002, с. 85), шу сабабли минтақадаги қадимги деҳқонлар манзилгоҳлари дарёлар ва уларнинг ирмоқлари ҳамда сойлар воҳалари бўйлаб жойлашганлигини кўрамиз.

Мил. авв. IV-III минг йилликларда Ўрта Осиё ҳудудида суғорма деҳқончилиikka асосланган иккита йирик марказ пайдо бўлади. Биринчиси, минтақа жанубида, Копетдоғнинг шарқий қисмида шаклланган Намозгоҳ маданиятидир. Бу маданиятга мансуб Анов, Намозгоҳ, Олтинтепа, Геоксур каби ёдгорликлар Жойтун маданиятининг бево-

сита давомчиси (Массон В.М., 1982, с. 9-92), Намозгоҳ, Олтинтепа маконлари эса Ўрта Осиёдаги «протошаҳар маданияти»га<sup>30</sup> асос бўлиб, Қадимги Шарқ цивилизациясининг мустақил янги ўчоғи ҳисобланади<sup>31</sup>.

Иккинчи йирик ўтроқ деҳқончилик маркази — Саразм маданияти ҳам энеолит даврида тоғли ҳудудда, Зарафшон дарёсининг юқори оқимида шаклланди<sup>32</sup>. Географик жиҳатдан ноқулай ҳудудда жойлашганлигига қарамасдан Зарафшон воҳаси юқори оқимидаги табиий-географик муҳитнинг деҳқончилик, боғдорчилик ва чорвачиликни ривожлантиришга қулайлиги ҳамда бой мис конларининг мавжудлиги бу ҳудуднинг қадимги ўтроқ ва кўчманчи қабилалар томонидан жадал ўзлаштирилишига олиб келди.

Бронза давридан бошлаб суғорма деҳқончилик марказлари йирик дарёлар ва уларнинг ирмоқлари водийларига ёйилди. Буни Мурғоб воҳаси, Амударёнинг ўрта ва қуйи оқими, Фарғона водийсидаги ўтроқ деҳқонлар маданияти мисолида ҳам кўрамыз. Бу жараёнда суғорма деҳқончиликнинг илк маркази бўлган Жанубий Туркменистон ҳудудидан Ўрта Осиёнинг марказий қисмларига ўзаро иқтисодий-маданий алоқалар ва аҳоли миграцияси воситасида бўлган маданий таъсир муҳим ўрин тутган. Бундай таъсир биринчи галда бу маданият марказларига бевосита қўшни бўлган Мурғоб воҳасига бўлиб, мил. авв. III-II минг йилликларда Копетдоғнинг шимолий қисмидаги ўтроқ деҳқончилик маданияти марказларининг Мурғоб дарёсининг

<sup>30</sup> "Протошаҳар" атамаси шаклланаётган шаҳар маъносини англатади. Бу атамани илмийлик нуқтаназаридан ўзгаришсиз қўлладик.

<sup>31</sup> Олтинтепа ёдгорлиги (ҳажми 25 га.) 1965-1980 йилларда ЮТАКЭ ва ленинградлик олимлар томонидан ўрганилган. Протошаҳар типидagi мураккаб тузилишга эга бу ёдгорлик Ўрта Осиё жанубида, Месопотамия ва Ҳиндистондаги Хараппа цивилизацияси оралигида жойлашган бронза даври цивилизациясининг марказларидан бири сифатида кўзга ташланади. Бу ёдгорликдан топилган моддий буюмлар — сопол ҳайкалчалар, муҳрлар ва бошқалар жанубий Туркменистон манзилгоҳларининг ички ва ташқи алоқаларини аниқлаштиришда ҳам катта ўрин тутати. (Бу ҳақда қаранг: Массон В.М., 1981а; 1984, с. 32-41; 1986, с. 5-28; 2000, 114-117).

<sup>32</sup> Саразм маданияти ўз ривожига давомиди (мил. авв. IV минг йилликнинг I чорагидан мил. авв. III минг йиллик охири — II минг йиллик бошларигача) 4 та босқични босиб ўтган. Бу маданиятнинг пайдо бўлишида Жанубий Туркменистон, Фарғона водийси, Ҳиндистон, Эрон ҳамда минтақа шимолидаги дашт ҳудудлардан келган аҳоли ҳам ўзига хос ўрин тутган бўлиши мумкин. (Бу ёдгорлик ҳақида батафсил қаранг: Исаков А.И., 1986; Исаков А.И. 1991).

қуйи оқимига кўчиши ва Мурғоб воҳасида Келлели комплексига кирувчи сўнгги бронза даври деҳқончилик марказлари пайдо бўлиши билан яқунланди<sup>33</sup>.

Мил. авв. II минг йилликда Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудларида деҳқончилик маданияти йирик дарёлар водийларига ёйилиб, Шимолий Афғонистонда Дашли, Сурхон воҳасида Сополли каби ўтроқ деҳқончилик маданиятилари пайдо бўлди. Бу жараёнда ҳудуддаги чорвадор қабилаларнинг Бойсунтоғ ва Кўхитанг тоғлари ён бағирларини, Жанубий Тожикистон ва Сурхон воҳасидаги дарё водийларини ҳам ўзлаштириб, ўтроқ турмуш тарзига ўтиши ва минтақа жанубидаги деҳқончилик марказлари билан бўлган иқтисодий маданий алоқалар катта ўрин тутган (Асқаров А., 1973; 1977; 2001; Асқаров А.А., Абдуллаев Б.Н., 1983). Бу даврда Ўзбекистон ва Тожикистон жанубида қадимги деҳқонлар кичик дарё ва сойлар бўйлаб, ўтроқлашувнинг воҳа тизимига асосан жойлашганлар (Шайдуллаев, 2000, с. 9-10). Сўнгги йилларда бу ҳудуддаги тоғ олди дарасидан чиқиш жойида жойлашган Жарқўтон ёдгорлиги шаҳар-давлат типидagi давлатчилик маркази бўлганлиги ҳақида асосли фикрлар илгари сурилмоқда (Асқаров А., 2001.).

Қадимги Хоразм воҳасида ҳам ривожланган бронза даврига келиб суғорма деҳқончилик марказлари шаклланди. Амударёнинг шимолий дельтаси бўлган Оқчадарё водийсида Қамишли ёдгорликлари ва мил. авв. II минг йилликда воҳада суғорма деҳқончиликка асосланган Тозабобёб маданияти шаклланади (Толстов С.П., 1959, с. 3-38; Виноградова В.А., 1968, с. 172-177).

Сўнгги бронза даврига келиб Ўрта Осиёдаги ўтроқ деҳқончилик маданиятининг яна бир маркази Фарғона водийсида вужудга келди (Заднепровский Ю.А., 1962; 1979в; 1989, с. 51-53). Мил. авв. II минг йилликнинг сўнгги чораги-

<sup>33</sup> Копетдоғ этакларида яшовчи аҳоли III минг йиллик охирига келиб, Мурғоб дарёсининг қуйи оқимини, мил. авв. II минг йиллик бошларида Мурғоб дарёсининг ўрта оқимларини ўзлаштирганлар. Номозғоҳ. Олтиндепа каби марказлар мил. авв. II минг йиллик сдирида турли сабаблар (иқлимнинг кескин исиб кетиши ва қурғоқчилик, ерларнинг шўрланиши ва ҳосилдорлигининг кескин тушиб кетиши ва бошқалар) туфайли инқироз босқичига киради. (Бу ҳақда қараг: Сарияниди В.И., Кошеленко Г.А., 1985а. с. 179).



да шакллана бошлаган ва илмий доираларда “Чуст маданияти” номини олган бу маданиятга оид деҳқон манзилгоҳлари дарё ва сойлар ҳавзасида, воҳа тизими асосида жойлашган. Фарғонадаги қадимги деҳқончилик марказлари, асосан, водийнинг шарқий қисмида, Сирдарёнинг йирик ирмоқларидан бўлган Қорадарёнинг юқори ва ўрта оқимларида пайдо бўлган бўлиб, уларнинг хўжалигида сув ҳавзалари яқинида кичик доирада олиб борилган сугорма ва лалми деҳқончилик, яйлов чорвачилиги ва турли хунармандчилик соҳалари (кулолчилик, металл буюмлар тайёрлаш ва бошқалар) етакчи ўрин тутган (Сарианиди В.А., Кошеленко Г.А., 1985а, с. 193-195; Матбабаев Б.Х., 2001, 23-бет; 2004, 28-бет).

Баъзи мутахассислар Фарғонадаги Чуст маданиятини Ўрта Осиёнинг жанубидаги ва Шимолий Афғонистондаги илк шаҳар маданиятининг чекка ҳудуди (периферияси) сифатида кўрадилар (Сарианиди В.А., 1985, с. 9). Лекин кўпчилик мутахассислар Чуст маданиятига мансуб маконлардан (Далварзин, Чуст, Ашқалтепа ва бошқалар) топилган моддий буюмлар асосида Фарғона водийсида ўтrock деҳқончилик ва илк шаҳарсозлик маданиятининг маҳаллий асосларини эътироф этмоқдалар<sup>34</sup>.

Мил. авв. III минг йиллик охири — II минг йиллик бошларида Марказий Осиёнинг дарё водийлари ва дашт ҳудудлари чегараси хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган маданиятлар шаклланади. Улардан бири Зарафшон дарёсининг қуйи оқимидаги “Замонбобо маданияти” номи билан аталувчи чорвадор ва деҳқонлар маданиятидир<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> Ўтrock деҳқончилик сўнгги бронза давридан бошлаб Фарғона водийси иқтисодида етакчи ўрин тутиб, сўнгги бронза — илк темир даврида бу ерда йирик деҳқончилик маркази Далварзин кўна шаҳрига (25 га яқин майдонни эгаллаган бу ёдгорлик ҳозирги Андижон вилояти ҳудудида жойлашган) асос солинган. У икки қисмдан иборат, мустақкам мудофеа деворлари билан ўралган протошаҳар типидagi манзилгоҳ бўлган. (Бу ҳақда қarang: Матбабаев Б.Х., 2004, с. 27).

<sup>35</sup> Қуйи Зарафшондаги Замонбобо қўли қирғоғида бу маданиятга мансуб ярим ертўла шаклдаги маконлар ва улар атрофидаги тақирларда жойлашган қабрлар топилган. Моддий топилмалар (асосан, қўлда ясалган сопол идишлар, чақмоқтош ўқ учлари, мис, қисман олтин ва қумушдан ясалган тақинчоқлар, тош ўроқ учлари, буғдой ва арпа қолдиқлари. қўлга ўргатилган ва ов қилинган ҳайвонлар суяклари ва бошқалар) Замонбобо маданияти мил. авв. II минг йиллақнинг I-ярмида пайдо бўлганлигини ва унинг илдизлари минтақа шимолидаги дашт маданиятига бориб тақалишини кўрсатиб берди. (Бу ҳақда қarang: Гулямов Я.Г., Исламов У., Аскарлов А., 1966, с. 117-118, 229).

Мил. авв. II минг йилликнинг иккинчи ярмида Фарғона водийсидан Зарафшон воҳасигача бўлган катта ҳудудда деҳқон ва чорвадорларнинг Қайроққум маданияти шаклланади. Бу маданиятга мансуб маконлар ва қабрлардан топилган моддий буюмлар бу ҳудуддаги аҳоли деҳқончилик ва чорвачилик билан шуғулланганлигини, кончилик ва металлургия ривожланганлигини кўрсатиб бериши. Моддий топилмалар таҳлили, бир томондан, бу маданиятнинг минтақадаш ҳудудларидаги Андронов ва Хоразм воҳасидаги Тозабобӣб маданияти билан, иккинчи томондан, Фарғонадаги Чуст ва Ўрта Осиё жанубидаги ўтроқ деҳқонлар маданияти билан алоқаларидан далолат беради (Қайроққум маданияти., 2005, 578-бет).

Умуман олганда, юқорида кўриб чиқилган маданиятлар мисолида Ўрта Осиёдаги ўтроқ деҳқонлар маданияти босқичма-босқич жанубдан шимолга қараб ёйилиб борганлигини кўрамиз. Бу жараёнлар, бир томондан, минтақадаги ички иқтисодий-маданий алоқалар ва ўзаро таъсир натижасида, иккинчи томондан, жанубдаги зироаткор қабилаларнинг миграцияси билан боғлиқ ҳолда борган бўлиши ҳам мумкин.

Ер шарининг бошқа ҳудудларида бўлгани каби Ўрта Осиёда ҳам турли хўжалик турларининг пайдо бўлишида қадимдан табиий шароит катта таъсир кўрсатган. Бу таъсир ишлаб чиқарувчи хўжалик – деҳқончилик ва чорвачилик вужудга келгандан сўнг янада ортди. Ўрта Осиёда чорвачиликнинг, хусусан, унинг етакчи тармоғи бўлган кўчманчи ва ярим кўчманчи чорвачилик хўжаликларининг пайдо бўлишида ҳам бу таъсирни кўрамиз.

Неолит даврида бошланган уй чорвачилиги ривожланиши, аҳолининг кўпайиши ва чорва маҳсулотларига бўлган талабнинг ошиб бориши натижасида бронза даврига келиб хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган ярим кўчманчи чорвадор қабилалар ажралиб чиқа бошлади. Бу жараёнга сўнгги бронза давридан бошлаб минтақа табиатидаги ўзгаришлар, хусусан, иқлимнинг исий бошлаши ҳам катта

таъсир кўрсатган бўлиши эҳтимолдан холи эмас (Дудаков С.А., 2002в, с. 71-77).

Хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган ярим ўтроқ чорвадор қабилалар бронза даврида Олтойдан Қора денгизгача бўлган катта ҳудудларни ўзлаштириб олдилар. Илмий адабиётларда Марказий Осиёдаги бронза даврига мансуб чорвадор қабилалар яратган маданиятни умумий ном билан “Андроново маданияти” деб аташ қабул қилинган<sup>36</sup>. Баъзи мутахассислар Андроново маданиятига хос хусусиятлар нисбатан катта ҳудудда - Иртиш дарёси сохилларидан Ишим дарёси сохилларигача бўлган жойларда неолит давридаёқ пайдо бўлганлигини, бу маданиятга хос антропологик тип ҳам Қозоғистон даштларида шаклланганлигини қайд этиб ўтишган (Черников С.С., 1970).

Бу даврда минтақамизнинг дашт ҳудудлари чегаралари, тоғ ва тоғ олди ҳудудлари ҳам хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилалар томонидан эгаллана бошланди. Мил. авв. IV минг йиллик охирлари - III минг йиллик бошларида Помир тоғ ён бағирларида шаклланган чорвадорлар маданиятлари (Мандельштам А.М., 1968), Зарафшон воҳасидаги Тўқайли манзилгоҳи<sup>37</sup> ва бошқа ёдгорликлар бунга мисолдир.

Умуман олганда, Андроново, Замонбобо, Тозабоғёб, Қайроққум каби хўжалигида деҳқончилик билан бирга уй чорвачилиги ҳам муҳим ўрин тутган чорвадор-деҳқонлар маданиятларининг пайдо бўлишида Марказий Осиёнинг чорвадор қабилалари етакчи ўрин тутган (Аскарлов А.А., 1965, с. 53-56; Литвинский Б.А., Окладников А.П., Ранов В.А., 1962).

<sup>36</sup> Маълумки, бу маданиятга тегишли ёдгорлик илк бор Хакасиядаги (Сибирь) Андроново қишлоғи яқинида топилган. Бронза даврига оид бу ёдгорлик мисолида кейинчалик Марказий Осиёдаги дашт чорвадор қабилалар томонидан яратилган маданият ҳам Андроново маданияти номини олди. (Бу ҳақда қarang: Маргулян А.Х., 1972, с. 12).

<sup>37</sup> Минтақа шимолидаги чорвадор қабилаларнинг яйловларга ва мис қонлари маҳсулотларига бўлган эҳтиёжи Андроново дашт маданиятига мансуб қабилалар Зарафшон дарёси юқори оқимларига мил. авв. III-II минг йилликлар чегарасида кириб келганлигини, бу миграция жараёналари мис металлга бўлган эҳтиёж билан боғлиқлигини кўрсатиб бери. Самарқанддан 18 км. шарқда, Зарафшон дарёсининг чап қирғоғида жойлашган ва йирик металл эритиш устахоналари топилган Тўқайли маконининг чорвадор қабилаларга тегишли эканлиги ҳам бу ҳулосага келишга имкон беради. (Бу ҳақда қarang: Аванесова Н.А., 1995, с. 82-86).

Ушбу маконлардан топилган ҳайвонлар (қўй, эчки, от, туя) суяклари озик-овқат манбаи ҳамда улов воситаси сифатида хонакилаштирилган ҳайвонларнинг бронза даври хўжалигида тутган ўрни ҳақида муҳим хулосаларга келиш имконини беради.

Табиий-географик муҳит таъсирида Марказий Осиёнинг шимолий ва шарқий ҳудудларида бронза даврида, айниқса, унинг сўнги босқичларида яйлов кўчманчилиги ва унинг ривожланиши натижасида келиб чиққан кўчманчи чорвачилик хўжалиги етакчи ўрин тута бошлайди. Марказий Осиёда махсус хўжалик тури сифатида кўчманчи чорвачиликнинг пайдо бўлиши минтақамизда қадимги йўллар тармоқларининг кенгайишига, яйлов-қишлик-яйлов йўналишидаги ҳамда ўтроқ деҳқончилик туманлари ва чорвадорлар эгаллаган ҳудудларни боғловчи йўлларнинг шаклланишига олиб келди.

**Ички алоқа-савдо йўллари:** асосий тармоқлари ва йўналишлари. Кўриб чиқиладиган даврда Ўрта Осиёнинг ички алоқа йўллари тизимида маконларни қадимги конлар билан боғловчи йўллар катта аҳамиятга эга эди. Бу даврда Ўрта Осиёнинг турли ҳудудлари ўртасида ўзаро маҳсулот айирбошлаш янада кенгайиб, ўтроқ деҳқончилик маконлари аҳолиси ва чорвадор қабилаларда турли маъдан конлари маҳсулотларига бўлган талаб ошиб борди. Бу жараён қимматли хом ашё манбалари - қимматбаҳо минераллар ва металллар қазиб олинган ҳудудларга олиб борувчи йўлларнинг шаклланиши ва ривожланишини тезлаштирди. Маълумки, Ўрта Осиё ҳудуди турли маъданларга бой бўлиб, бу даврда ўзлаштирилган конлардан олинган металллар, нодир минераллар, қимматбаҳо тошлар ва бошқа кон маҳсулотлари, нафақат, қадимги Шарқ мамлакатларида жуда қадрланган, шу билан бирга, уларга ички эҳтиёж ҳам мавжуд бўлган. Бу эҳтиёж қадимги конларни минтақанинг турли маконлари билан боғловчи алоқа йўллари фаолияти бошланишига олиб келди. Улар ичида энеолит давридан бошлаб Бадахшондаги Ложувард кон-

ларидан бошланиб, Марказий Осиёнинг турли ҳудудларига қараб кетган алоқа йўли катта ўрин тутади.

Минтақамизнинг энеолит ва бронза даврига мансуб маконларидан ложуварддан ясалган турли буюмларнинг топиллиши, бир томондан, Ложувард йўлининг минтақавий йўналишларидан далолат беради, иккинчи томондан, Бадахшондаги ложувард конларидан фаол фойдаланишнинг бошланишини мил. авв. IV минг йиллик охири билан белгилашга имкон беради. Ложуварддан тайёрланган тақинчоқлар топилган маконлар ичида Саразм манзилгоҳи (Массон В.М., 2000, с. 114), Замонбобо маданиятига тегишли маконлар (Сагдуллаев А.С., 2004, 32-33-бетлар), Жанубий Туркменистондаги машҳур Олтинтепа, Анов ва Намозгоҳ ёдгорликлари (Массон В.М., 1981, с. 84; Курбансахатов К., 1987, с. 149) борлиги “Ложувард йўли”нинг минтақадаги ички йўналишларини белгилашга имкон беради. Уларга асосланиб, Ўрта Осиёнинг шарқий, жанубий ва марказий ҳудудларини Бадахшондаги ложувард конлари билан боғловчи алоқа йўлларининг қуйидаги йўналишларда бўлганлиги ҳақида фикр билдириш мумкин (1-илова).

**Тоғли Бадахшон — Саразм.** Бу йўналишдаги алоқа йўли, асосан, икки йўналишда — Помир тоғидаги доvonлар ҳамда Сурхон воҳасидан Темир дарвоза ва Жанубий Суғд ерлари орқали ўтганлигини тахмин қилиш мумкин. Бу ерда Саразмдан Ҳисор тоғларидаги доvonлар (Қиштут, Мура ва бошқалар) орқали Қоратоғдарё водийсига ўтувчи йўллардан фойдаланиш бронза даврида бошланганлиги ҳақидаги маълумотлар ҳам эътиборга лойиқдир (Мавлонов Ғ. М., 2007в, 102-б.).

**Тоғли Бадахшон — Замонбобо маданияти.** Бу алоқа йўли ҳам икки йўналишда бўлиб, Тоғли Бадахшондан Шимолий Афғонистон (Дашли) — Амударёнинг ўрта оқими — Қуйи Зарафшон воҳаси ёки Тоғли Бадахшон — Шимолий Афғонистон (Дашли) — Сурхон воҳаси (Сополли) — қуйи Қашқадарё воҳаси — Замонбобо маданияти маконларига олиб келган. Моддий топилмалар таҳлили мил. авв. II минг йилликка келиб иккинчи йўналишдаги алоқа йўлидан фой-

даланиш анча фаол бўлганлигини кўрсатмоқда.

**Тоғли Бадахшон — Жанубий Туркменистон.** Бу алоқа йўли энеолит ва ривожланган бронза даврида Бадахшон — Шўртўқай — Мундигак — Анов — Намозгоҳ — Олтинтепа йўналишида, мил. авв. II минг йилликдан бошлаб Бадахшон — Шимолий Афғонистондан Амударё чап қирғоғи бўйлаб то дарёнинг ўрта оқимидаги Одойтепагача, бу ердан Мурғоб воҳаси — Жанубий Туркменистон йўналишида ўтган.

Миётақадаги қадимги конлар, хусусан, Зарафшон дарёсининг юқори ва ўрта оқимларидаги, Қизилқум, Марказий Қозоғистондаги мис конлари, Каттақўрғон яқинидаги қалай кони, Фарғона водийси ва Чотқол-Қурама тоғларидаги қадимги конлар маҳсулотлари (нодир тошлар, кумуш, олтин ва бошқалар) ҳам миётақадаги ички алоқа йўллари бўйлаб тегишли маконларга олиб кетилган.

Ўрта Осиёдаги ички алоқа йўлларининг яна бир муҳим йўналиши миётақанинг жанубий ва марказий ҳудудларини ўзаро боғлаб, бу алоқаларда Мурғоб воҳаси катта ўрин тутарди. Ушбу алоқа йўлининг биринчи босқичи Жанубий Туркменистондаги маконларни Мурғоб дарёсидаги маконлар билан боғлашга хизмат қилган. Жанубий Туркменистондаги сўнгги энеолит даврига мансуб Геоксур ва Қоратепа ёдгорликлари ва Қуйи Мурғоб воҳасидаги қадимги деҳқонларнинг Келлели манзилгоҳи ўртасидаги алоқалар моддий топилмалар орқали исботланган бўлиб, бу уларни боғловчи алоқа йўллари фаолиятидан далолат берди (Масимов И.С., 1979).

Жанубий Туркменистондан Қуйи Мурғоб воҳаси орқали шимолга йўналган алоқа йўли қуйи Зарафшон воҳасига ва дарё оқими бўйлаб юқори Зарафшон воҳасига олиб келган. Жанубий Туркменистон ва Саразм маданиятлари ўртасидаги алоқа йўли Сурхон воҳаси, Шимолий Афғонистон ва Мурғоб воҳаси орқали ҳам ўтган бўлиши мумкин. Мис ва бошқа хом ашёлар юқори Зарафшон воҳасидан ушбу йўналиш бўйлаб миётақа жанубига ҳам олиб кетилган (Кирчо Л.Б., 2007, с. 97-101). Саразм манзилго-

хининг пастки қатламларидаги Жанубий Туркменистондаги Намозгоҳ III ва Геоксур I даврига оид сопол идишларга ўхшаш топилмалар (Исаков А.С., 1986, с. 166), ушбу ҳудудлар ўртасидаги иқтисодий-маданий алоқалар мавжуд бўлганлиги ва тегишли алоқа йўллари фаолият кўрсатганлигини билдиради. Шу ўринда, энеолит давридаёқ Жанубий Туркменистон ҳудудидан Зарафшоннинг юқори оқимига аҳоли миграцияси амалга оширилганлиги ҳақида фикрдан (Исаков А.С., 1991, с. 137) келиб чиқиб, бу миграция юқоридаги йўналишлар орқали амалга оширилган бўлиши мумкинлигини ҳам айтиб ўтиш мумкин. Шу тариқа, Ўрта Осиёдаги энеолит ва бронза даври ички алоқа йўллари тизимида муҳим ўрин тутган бу алоқа йўлининг бир тармоғи қуйи Зарафшон воҳаси орқали ўтган ва Замонбобо маданияти шаклланишига ҳам маълум таъсир ўтказган бўлиши мумкин.

Мил. авв. III минг йилликда Жанубий Туркменистонда, мил. авв. II минг йилликнинг дастлабки чорагида Ўзбекистон жанубида протошаҳар маданиятига оид манзилгоҳлар шаклланганлигини юқорида қайд этиб ўтган эдик. Тегишли манбаларни таҳлил қилиб мил. авв. II минг йиллик бошларида Шимолий Бақтрияда, Шеробод воҳаси ҳудудидаги Сополли маданиятига мансуб манзилгоҳлар (Сополли, Жарқўтон) минтақа жанубидаги транзит алоқа йўллари тизими билан боғланганлигини кўрамыз. Айрим мутахассислар фикрича, Сополли маданияти минтақа жанубидаги Анов-Намозгоҳ маданияти вакиллариининг Шарққа кўчишлари натижасида вужудга келган. Копетдоғдан Марғиёнага кўчиб келган аҳоли кейинчалик Бақтрия ҳудудига — Амударёнинг икки қирғоғига кўчиб ўтади ва Шимолий Афғонистонда Дашли ва Сурхон воҳасида Сополли маданиятларига асос солади (Асқаров А., 1977, с. 156-158). Юқоридаги маълумотлардан ушбу миграция йўли Намозгоҳ — Мурғоб воҳаси — Дашли (Шимолий Афғонистон) — Сополли (Шеробод воҳаси) йўналишида бўлганлигини англаш мумкин. Бу йўналишдаги миграция йўли суғорма деҳқончилик ва илк шаҳарсозлик маданияти тарқалиши-

да ҳам катта ўрин тутганлиги маълум. Агар Дашли ва Сополли маконларнинг географик жойлашуви Марказий Осиёда қадимги давлатчиликнинг пайдо бўлишида муҳим ўрин тутган қадимги Бақтрия ҳудудига тўғри келишини ҳисобга олсак, бронза давридаги иқтисодий-маданий алоқаларнинг давлатчилик ривожига кўрсатган таъсири ҳақида ҳам маълум хулосаларга келиш мумкин.

Шу ўринда, Жанубий Ўзбекистон ва Жанубий Туркманистондаги ўтроқ деҳқон манзилгоҳларининг ўзаро алоқадорлиги ва таъсир йўналишларини эътироф этган ҳолда, бу масалада кўпчилик мутахассислар фикрини рад этувчи қарашлар ҳам мавжудлигини айтиб ўтиш лозим. Хусусан, баъзи мутахассислар Ўрта Осиёнинг дашт ҳудудларида пайдо бўлган Сополли маданияти кейинроқ Марғиёна ва Копетдоғ тоғ олди текисликларига ёйилганлиги ҳақидаги фикрни илгари сурмоқдалар (Алешкин В.К., 1980, с. 114-118). Лекин бу фикр ҳозирча кўпчилик мутахассислар томонидан қабул қилинмаган.

Мил. авв. II минг йиллик иккинчи ярмидан бошлаб, Фарғона водийсини минтақанинг жанубий ҳудудлари билан боғловчи алоқа йўллари тизимидан ҳам изчил фойдаланиш бошланади. Фарғонадаги Чуст маданиятига мансуб маконларда Жанубий Туркманистон ва Эрон ҳудудидагига ўхшаш металл буюмлар топилган бўлиб (Сарианиди В.И., Кошеленко Г.А., 1985в, с. 194), бу ва бошқа топилмалар (сопол идишлар қолдиқлари ва бошқалар) Ўрта Осиё жанубий ҳудудларидан Фарғона водийсига қараб кетган алоқа йўли йўналишлари ҳам изчил фаолият кўрсата бошлаганлигини тасдиқлайди. Жанубий Туркманистондан Мурғоб воҳаси орқали шимолга қараб кетган алоқа йўли Зарафшон воҳасида Шимолий Афғонистон ва Сурхон воҳасидан келувчи йўллар билан тутатиб минтақанинг шимоли-шарқий ҳудудларига, хусусан, Фарғона водийси томонга кенгайди. Бу алоқа йўли Зарафшон воҳасидан Қайроққум маданияти тарқалган ҳудудлар (Қайроққум маданияти, 2005, 578-бет), яъни ҳозирги Жиззах ва Шимолий Тожикистон орқали



Ўтганлигини тахмин қилиш мумкин.

Чуст маданиятига мансуб маконлардан топилган металл буюмлар бронза даври дашт ҳудудлари билан қалин алоқалар бўлганлигидан ҳам далолат беради (Заднепровский Ю.А., 1962, с. 81-82). Бу алоқа йўналишлари ҳам Фарғонанинг фарбидаги текисликлар орқали амалга оширилган. Фарғона яқинидаги ва унинг фарбидаги Дашти Аштдан илк темир даврига мансуб мазор-қўрғонлар (Оқтош, Кунгай, Суфан, Дашти Ашт) топилиши ҳам бу алоқа йўли йўналишларини кўрсатиб турибди.

Шу тариқа, бронза даврида Ўрта Осиёдаги йирик дарёлар ҳавзаларининг ўзлаштирилиши жараёнида Ўрта Осиё жанубидан минтақа шимоли-шарқига олиб борувчи алоқа йўллари шаклланди. Бу алоқа йўллари минтақанинг йирик дарёлари — Амударё, Зарафшон, Сирдарё ва бошқаларни кечиб ўтувчи энг қулай жойлар — кечувларнинг ўзлаштирилишини ҳамда тегишли сув транспорти воситаларидан фойдаланишни ҳам тақозо қиларди.

Юқорида келтирилган маълумотларни умумлаштириб Ўрта Осиёда энеолит ва бронза даврида қуйидаги бир неча йўналишдаги алоқа йўллари фаолияти ҳақида фикр билдириш мумкин:

1) Копетдоғ — Мурғоб воҳаси — Қуйи Зарафшон воҳаси — юқори Зарафшон воҳаси. Бу алоқа йўли энеолит — бронза давридаги энг фаол фойдаланилган йўналишлардан бири бўлган.

2) Копетдоғ — Мурғоб воҳаси — Хоразм воҳаси. Бу алоқа йўлидан бронза даврида, мил. авв. III-II минг йилликларда кенг фойдаланилган.

3) Копетдоғ — Қуйи Мурғоб — Ўрта Мурғоб — Шимолӣ Афғонистон — Сурхон воҳаси. Бу йўналиш мил. авв. III минг йиллик охири — II минг йилликларда минтақадаги урбанизация жараёнларининг кенгайишида катта ўрин тутган.

4) Сурхон воҳаси — Қашқадарё воҳаси — Зарафшон воҳаси — Шимолӣ Тожикистон — Фарғона водийси. Бу алоқа йўлининг аҳамияти мил. авв. II минг йиллик ўрта-

ларидан бошлаб ортиб борди.

5) Шимолий Афғонистон ва Сурхон воҳаси — Амударё қирғоқлари бўйлаб — Хоразм воҳаси. Бу йўналишдаги алоқа йўлидан, асосан, бронза даврида кенг фойдаланилган. Амударёнинг иккала қирғоқлари бўйлаб ҳам савдо йўллари ўтган.

6) Юқори Зарафшон — Қуйи Зарафшон — Хоразм воҳаси. Ушбу йўналиш энеолит ва бронза давридан бошлаб фаолият кўрсата бошлаган.

Юқорида келтириб ўтилган алоқа йўллари йўналишлари минтақадаги ўтроқ деҳқонлар ва ярим ўтроқ чорвадорлар маданиятлари тарқалган ҳудудларни ўзаро боғлашда катта ўрин тутган. Уларнинг баъзи йўналишларига олдинги тарихий даврларда асос солинган бўлиб, улар кейинги даврларда ҳам баъзи бир ўзгаришлар билан минтақадаги иқтисодий-маданий алоқаларда катта аҳамиятга эга бўлиб келганлигини алоҳида таъкидлаб ўтиш керак.

Шу тариқа, юқорида таҳлил қилиб чиқилган алоқа йўллари ўтроқ деҳқончилик ҳудудларини ўзаро боғлаб, минтақадаги ички алоқа йўллари тизимида муҳим ўрин тутган ва бу алоқа йўллари йўналишларини тегишли маконларнинг географик ўрни ва улардан олинган моддий топилмалар таҳлили асосида тиклаш мумкин. Моддий топилмалар хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилалар билан ўтроқ деҳқончилик маконларини боғловчи алоқа йўллари йўналишларини аниқлаштиришда ҳам катта ўрин тутди.

Маълумки, минтақа хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилаларнинг тарқалиши бронза даврида бошланди. Мил. авв. III-II минг йилликларда Андроново маданиятига мансуб чорвадор қабилалар Ўрта Осиёнинг ўтроқ деҳқончилик воҳалари чегараларига келиб ўрнаша бошлайди. Бу ҳақда минтақанинг турли ҳудудларидан, хусусан, Зарафшон воҳасининг юқори оқими ва дарё водийсида жойлашган маконлардан топилган ашёлар далолат бермоқда. Уларнинг Ўрта Осиёдаги дарё водийларида

пайдо бўлиши бир томондан, мис ва бошқа фойдали қазилмаларга бўлган эҳтиёж сабабли бўлса, иккинчи томондан, бу даврда минтақани қамраб олган миграция жараёнлари туфайли эди. Бу миграция жараёнларини эса, ўз навбатида, минтақада иқлимнинг ўзгариши ва об-ҳавонинг кескин исиб кета бошлаши келтириб чиқарган бўлиши эҳтимолдан холи эмас (Исамиддинов М.Х., 2002, с. 181.). Шу тариқа минтақадаги миграция жараёнлари, нафақат, ўтроқ деҳқонларнинг жанубдан шимолга кўчиши, балки шимолдаги чорвадор қабилаларнинг минтақа жанубига, биринчи галда, дарё водийлари ва тоғ олди ҳудудларига бориб жойлашиши тарзида ҳам кечган.

Ярим кўчманчи чорвадор қабилалар эгаллаган дашт ва чўллар, тоғ ва тоғ олди ҳудудларининг конлар ва ўтроқ деҳқончилик марказлари билан иқтисодий-маданий алоқалари минтақадаги алоқа йўллари тизими ривожига катта ўрин тутарди. Тадқиқотларнинг далолат беришича, бронза давридан бошлаб минтақа жанубидаги ўтроқ деҳқончилик маконлари ва шимолидаги чорвадорлар эгаллаган ҳудудлар ўртасида ўзаро маҳсулот алмашув жараёнлари фаоллашади. Бу, ўз навбатида, тегишли алоқа йўллари йўналишлари шаклланишига асос солди (Ширинов Т.Ш., 1990, с. 42-44).

Энеолит ва, айниқса, бронза давридан бошлаб, ўтроқ деҳқонлар ва чорвадорларнинг ўзаро алоқаларида ўзининг қулай географик ҳолати туфайли муҳим ўрин тутат бошлаган ҳудудлар ривожланишининг янги босқичига кириб бордилар. Тегишли алоқа йўллари ўтган ва иқтисодий-маданий алоқалар жараёнига тортилган бундай ҳудудлар сифатида Зарафшон ва Хсразм воҳаларини алоҳида айтиб ўтиш мумкин.

Самарқанд яқинидаги бронза даврига мансуб Тўқайли манзилгоҳидан топилган моддий манбалар, биринчи галда, сопол идишларда маҳаллий Саразм маданиятига ва Андроново дашт маданиятига хос белгилар учрайди. Бу бир томондан, шимолдаги чорвадор қабилаларнинг Зараф-

шон дарёси юқори оқимларига келиб жойлашиши бронза даврида, яъни чорвадор хўжаликларнинг шаклланиши ва чорвачиликнинг деҳқончиликдан иқтисоднинг мустақил тармоғи сифатида ажралиши бошланган даврдаёқ юз берганлигини билдирса, иккинчи томондан, Зарафшон воҳаси юқори оқимининг Марказий Қозоғистон, Уралбўйи ва Каспийбўйи ҳудудлари билан ҳам алоқалари мавжуд бўлганлигини кўрсатади (Авенесова Н.А., 1995, с. 82-86). Бу иқтисодий-маданий алоқалар тегишли алоқа йўллари йўналишлари фаолиятини тақозо этиши табиий эди. Фикримизча, бронза давридан бошлаб юқори Зарафшон воҳасининг шимолдаги дашт чорвадорлари билан алоқаларида Нурота воҳаси оралиқ ҳудуд сифатида катта ўрин тута бошлаган.

Марказий Осиёнинг дашт ва чўллари орқали ўтувчи алоқа йўллари ҳам бронза давридан бошлаб фаол ўзлаштирила бошланади. Бу жараёнда биринчи галда, чорвадор қабилалар етакчи ўрин тутганликларини кўриш мумкин. Дашт ва чўлларнинг чорвадор қабилалар томонидан ўзлаштирилиб боришига мос равишда алоқа йўллари тармоқлари ҳам кенгайиб борди. Бронза даврида яйлов чорвачилигининг келиб чиқиши, чорвадор қабилаларининг янги ерларни ўзлаштириши, ўз навбатида, Ўрта Осиёнинг дашт ҳудудларидаги ички алоқа йўллари тармоқларининг кенгайишига ҳам олиб келди. Қозоғистондаги кўчманчи чорвадорлар қолдирган ёдгорликлар: маконлар, қишлоқ, яъни қишки мавсум ўтказиладиган қишлоқлар ва мозор-қўрғонларнинг тарихий топографиясига асосланган К.А.Акишев Евроосиё даштларида кўчманчи чорвачилик шаклланган давр — мил. авв. IX-VII асрлардан бошлаб, то XIX асрнинг охири — XX аср бошларигача бу ҳудудда чорвачиликнинг яйлов — қишлоқ — яйлов тизими ёки мавсумга қараб кўчиб юриш ўзгармасдан қолганлигини таъкидлайди (Акишев К.А., 1972, с. 31). Агар кўчманчи чорвачилик билан шуғулланишга ўтган чорвадор қабилаларнинг кўчишини чорва учун емиш ва яйлов қидириб сувсиз чўл ва даштларда тартибсиз ҳаракат сифатида қараш нотўғри

эканлигидан келиб чиқсак, Марказий Осиёнинг дашт ва чўллари, тоғ олди ҳудудлари орқали ўтувчи йўллар бронза давридан бошлаб аниқ йўналишга эга бўлганлиги ва улардан кўчманчи чорвадорлар мавсумий фойдаланиб келганликлари ҳақида муҳим хулосага келиш мумкин. Европалик тадқиқотчилар ҳам Осиёдан Европага ҳунлар ва турклар келган йўл қадимда ҳам бўлганлигига, Кичик Осиёдаги хеттлар ва Марказий Осиёдаги чорвадор қабилалари маданияти ўртасидаги айрим муҳим умумий хусусиятларга эътибор қаратишган эди<sup>38</sup>. Бу ва бошқа маълумотлар илмий адабиётларда “Дашт йўли” номи билан аталувчи трансконтинентал алоқа йўли<sup>39</sup> бошланган даврни бирмунча қадимийлаштиришга имкон беради.

Шу тариқа, яйловлардан мавсумий фойдаланиш зарурияти Ўрта Осиёнинг чўл ва ярим чўл, тоғ ва тоғ олди адирлари, дашт ва саҳроларининг чорвадор қабилалар томонидан ўзлаштирилишига олиб келди. Бу бизга мазкур ҳудудларда алоқа йўллари тизимининг ҳам бронза давридан бошлаб шаклланганлиги ҳақида хулоса қилишга имкон беради. Унга асосланиб Евроосиёнинг бепоён даштлари, бу ҳудудлар орқали ўтувчи алоқа-савдо йўллари йўналишлари сўнги бронза — илк темир давридан то XX аср бошларигача турли кўчманчи чорвадор қабилалар назоратида бўлганлиги ҳақида хулоса чиқариш мумкин.

Кўчманчиларнинг қишки қароргоҳлари — кўчманчи чорвадорларнинг маълум уруғига тегишли доимий яшаш жойлари ва сулолавий қабристонлар узок тарихий давр мобайнида ўзгармасдан қолганлиги, яъни қишки қароргоҳ сифатида фойдаланиш узлуксизлиги чорвадорлар маданиятининг меросийлигидан, хўжалик юритиш шакли ва турмуш тарзи авлоддан авлодга ўтиб келаётганидан далолат беради. Уларга асосланиб ушбу ҳудудларни боғловчи алоқа йўллари йўналишлари ҳам катта тарихий давр мобайнида

<sup>38</sup> Кичик Осиё хеттларида муцулардагидек кокил кўйиб юриш одаги бўлганлиги, Марказий Осиё дашт чорвадорларидек чўкки қалпоқлар кийиб юришлари ва бошқа хусусиятлар асосида бу фикр илгари сурилган. (Бу ҳақда қarang: Чайлд Г., 2005, с. 39, 121-122).

<sup>39</sup> “Дашт йўли”ни кейинги махсус бўлимда кўриб ўтамиз.

деярли ўзгармасдан келаётганлигини айтиб ўтиш керак.

Сўнги бронза — илк темир давридан бошлаб кўчманчи чорвадорлар томонидан эгалланган ҳудудлар орқали ўтувчи дашт йўлларида тегишли йўлбўйи иншоотлари, биринчи галда қудуқлар вужудга кела бошлайди. Минтақанинг чўл ва даштларида чорвадорлар томонидан барпо этилган қудуқлар табиийки шаклланаётган алоқа-коммуникация тизимининг муҳим элементларидан эди.

Энеолит ва бронза даврида янги ерларнинг жадал ўзлаштириб борилиши туфайли кенг ўзлаштирилган ёки мутлақо ўзлаштирилмаган ерларга олиб борувчи энг қулай йўллари танлаш зарурияти ҳам пайдо бўлди. Ўрта Осиёнинг жанубида бундай йўллар кўпинча Амударё ва унинг асосий ирмоқлари ҳавзасига олиб борганлигини ёки бу дарёлар оқими бўйлаб ўтганлигини кўрамиз. Шу тариқа, энг қадим даврдаёқ иқтисодий ва тарихий-маданий алоқаларга хизмат қилган асосий йўллар қадимги қабилалар яшаётган йирик сув манбалари, дарё ҳавзалари бўйлаб ўтиб, бу хусусият минтақадаги муҳим алоқа-савдо йўллари йўналишларининг шаклланишида асосий ўрин тутган.

Мурғоб, Балх ва Сурхон воҳасидаги бронза даври деҳқон қабилаларининг ҳамда Ўзбекистон ва Шимолий Тожикистондаги, Жанубий Қозоғистон ва Қирғизистон ҳудудларидаги чорвадор қабилаларнинг жойлашуви эса тоғ ва дашт туманлари орқали ўтган кенг тармоқли бошқа йўллар ҳам шаклланганини кўрсатмоқда. Бу эса бронза давридан бошлаб минтақада тоғ ва дашт йўлларидан мавсумий фойдаланишни келтириб чиқариши табиий эди (Сағдуллаев А.С., 1990, с. 8-9).

Шу тариқа, Ўрта Осиёда янги ҳудудларнинг кишилар томонидан ўзлаштирилиб борилиши энеолит ва бронза даврида янада жадаллашди. Бу даврда деҳқончилик ва чорвачилик учун қулай ҳосилдор ерлар ва яйловлар, ҳунармандчилик учун керакли хом ашё манбалари мавжуд ҳудудлар, конларнинг ўзлаштирилиши дарё водийлари, дашт ва чўллар, тоғ ва тоғолди ҳудудлари орқали ўтган кенг

тармоқли алоқа йўллари шаклланишига олиб келди. Бронза давридан бошлаб бу йўллар ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалар учун катта аҳамиятга эга бўлиб келди.

Энеолит ва бронза даврида минтақада ижтимоий-иқтисодий ва маданий ҳаётда рўй берган ўзгаришлар ички алоқа йўллари ва ўзаро иқтисодий-маданий алоқалар йўналишларига ўзига хос таъсир кўрсатди. Йирик дарёлар водийларида ўтrock дехқончилик маконларининг пайдо бўлиши ўрта Осиё жанубидаги қадимги алоқа йўлларининг янги тармоқлари шаклланишида ва ривожланишида муҳим ўрин тутган бўлса, хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилалар минтақанинг тоғ ва тоғ олди ҳамда дашт ҳудудларида алоқа йўлларининг янги йўналишларига асос солдилар. Агар минтақадаги ўтrock дехқонлар ва чорвадорларнинг ўз хўжалиklarини юритиш учун қулай жойларни босқичма-босқич ўзлаштириб борганлигини, уларнинг металл ва нометалл маҳсулотларга бўлган эҳтиёжи минтақадаги конларнинг жадал ўзлаштирилишига олиб келганлигини ҳисобга олсак, ички алоқа йўллари кўп йўналишли ва мураккаб тармоқли тизим сифатида кўзга ташланади.

Ўрта Осиёнинг қадимги дехқонлар ва чорвадор қабилалар томонидан ўзлаштирилиб боришининг ўзига хос хусусиятлари ва қонуниятларини ўрганиш бу даврда савдо ва маданий алоқалар, транзит ҳаракат учун мўлжалланган қадимги йўллар шаклланиб борганлигидан далолат беради. Хусусан, бу даврда ўрта Осиёдаги турли маданиятларга мансуб маконларни (Анов, Намозгоҳ, Олтинтепа, Сополли, Жарқўтон, Тозабогёб, Замонбобо, Саразм) бир-бирлари ҳамда чорвадор қабилалар эгаллаган ҳудудлар билан боғловчи алоқа йўллари, уларнинг асосий ва ёрдамчи тармоқлари шаклланди. Бу алоқа йўлларининг баъзи йўналишлари минтақанинг ташқи алоқаларида ҳам катта ўрин тутган ва кейинги тарихий даврларда ҳам ўз аҳамиятини сақлаб қолган бўлса, баъзилари минтақа халқлари ҳаётида юз берган ижтимоий-иқтисодий ва сиёсий ўзгаришлар туфайли кейинги даврларда ўз аҳамиятини йўқота борди. Иқтисодий ҳаётдаги ўзгаришлар, ишлаб чиқарувчи хўжа-

ликлар ривожига ва ортиқча маҳсулотларни айирбошлашга бўлган эҳтиёж сабабли бронза давридан бошлаб қадимги йўлларнинг савдо ва маданий алоқалар учун ихтисослашуви кучайиб борди. Бу, ўз навбатида, карвон йўлларига тегишли инфратузилмалар – йўловчилар учун вақтинчалик қўналгалар ёки йўлбўйи иншоотлари барпо этилиши, одамлар ва улов воситалари учун сув ва бошқа озиқ-овқатларга бўлган эҳтиёжни ҳамда ҳавфсизликни таъминлаш хизматининг йўлга қўйилиши ва бошқаларнинг шаклланиши жараёнига ҳам асос солди<sup>49</sup>.

### **1.3. Ташқи алоқа йўлларининг шаклланиши, асосий йўналишлари ва хусусиятлари**

Энеолит ва бронза даврида Қадимги Шарқ цивилизацияси (Месопотамия, Олд Осиё, Миср, Элам, Ҳинд дарёси водийси, Ўрта Осиё ва бошқалар) тараққиётини тезлаштирган бир қатор тарихий жараёнлар юз берди. Улар ичида металлургия, суғорма деҳқончилик, шаҳар-давлатлар ва йирик давлат уюшмаларининг пайдо бўлиши, сув транспорти ҳамда қуруқликда фойдаланиладиган дастлабки улов (от, туя, эшак ва бошқалар) ва транспорт воситалари (турли шакл ва ҳажмдаги аравалар)дан фойдаланишнинг бошланиши каби муҳим кашфиётларнинг аҳамияти катта эди. Бу даврдан бошлаб Марказий Осиёни Қадимги Шарқ дунёси билан боғловчи алоқа-савдо йўллари тизими шаклланиши минтақамизнинг шаклланаётган халқаро иқтисодий-маданий алоқалар тизимига қўшилишига асос солди. Бу давр минтақамизнинг Қадимги Шарқ цивилизациялари марказлари билан узлуксиз мулоқоти илк бора йўлга қўйилган давр сифатида катта аҳамиятга эгадир.

Энеолит ва бронза даврида Ўрта Осиёни Қадимги Шарқ цивилизациясининг илк ўчоқлари билан боғловчи йирик транзит алоқа йўллари шаклланишида иқтисодий мотивлар муҳим аҳамият касб этган. Хусусан, Қадимги Шарқ

<sup>49</sup> Бу масалаларни тадқиқотимизнинг махсус бобида кўриб ўтамиз.



мамлакатларида минтақамизнинг жанубий ўлкаларидан, биринчи галда Суғдиёна ва Бактриядан олиб кетиладиган металл ва нометалл маҳсулотлар, қимматбаҳо тошлар ва нодир минералларга талаб катта бўлган. Бундай маҳсулотлар ичида Қадимги Шарқда юксак қадрланган Бадахшон ложуварди, айниқса, катта аҳамиятга эга эди (Дандамаев М.А., Луконин В.Г., 1980, с. 117).

Минтақамизнинг ташқи алоқаларида муҳим ўрин тутган ва транзит алоқа йўллари ичида даврий жиҳатдан энг қадимгиси ҳисобланадиган “Ложувард йўли” Тоғли Бадахшондаги ложувард конларидан бошланиб Месопотамия ва Миср ҳудудигача етиб борган эди. Шумер ва Аккаддаги ҳамда Миср шаҳарларидаги тарихий-археологик тадқиқотлар натижасида топилган ложуварддан ясалган турли буюмлар шундан далолат беради (Культура и искусство Вавилонии, Ассирии и соседних стран, 1953, с. 8; Чайлд Г., 1956, с. 202). Бадахшон ложуварди кўриб чиқиладиган даврда Ҳиндистонга (Сагдуллаев А.С., 2000, с. 119), мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан бошлаб Хитойга ҳам етказиб берилганлиги маълум (Мавланов Ў.М., Маҳкамова Д., 2003, 64-68-бетлар; Кобзева О.П., 2005, с. 6).

Бадахшондаги ложувард конларидан бошланган йўл Амударёнинг чап қирғоғида, Кўкча дарёсининг Амударёга қуйилиш жойидан шимолроқда жойлашган Шўртўқай макони<sup>41</sup> орқали ўтган. Бу ерда йўл тармоқланиб бир йўналиши Кобулдарё водийси ва Ҳиндикуш тоғ доволари орқали Шимолий Ҳиндистонга олиб борган. Шўртўқай ёдгорлиги Бадахшон ложувардини ва Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудларидан келтириладиган металл ва нометалл хом ашё маҳсулотларини Ҳиндистонга етказиб беришда асосий оралик пункт вазифасини бажарган. Шўртўқайдан топилган турли топилмалар ичида Бадахшон ложувардидан тайёр-

<sup>41</sup> Бу ёдгорлик Шимолий Афғонистонда, Кўкча дарёсининг Амударёга қуйилиш жойида француз археологлари томонидан 1975-76 йилларда топиб ўрганилган. Алоҳида жойлашган 6 та тепаликдан (уларнинг иккитасида археологик тадқиқотлар олиб борилган) иборат бу ёдгорликдан Бадахшон ложувардидан тайёрланган маҳсулотлар ҳам бор. (Бу ҳақда қаранг: Франкфор Х.П., 1982, с. 30-32).

ланган турли тақинчоқлар топилиши, Шимолий Ҳиндистондаги Хараппа маданияти вакиллари томонидан барпо этилган бу ёдгорлик хараппаликларнинг Ўрта Осиё ҳудуди билан бўлган алоқаларида, хусусан, Бадахшондаги ложувард конлари маҳсулотларини Шимолий Ҳиндистонга етказиб беришда муҳим оралиқ пункт вазифасини бажарганлигини кўрсатади (Сағдуллаев А.С., 2000, с. 119). Шўртўқай орқали мил. авв. III минг йилликда Ҳиндистон ва Ўрта Осиёнинг турли ҳудудлари ўртасидаги иқтисодий-маданий алоқалар ҳам амалга оширилганлиги унинг муҳим транзит йўллар фаолияти билан боғлиқ равишда шаклланганлигини тасдиқлайди.

Ложувард йўлининг Шўртўқайдан Месопотамияга қараб кетган йўналиши ҳозирги Афғонистоннинг Қандаҳор шаҳри яқинида топилган Мундигак ва Эрон Сейистонидаги Шаҳри Сўхта ёдгорликлари орқали ўтган. Мутахассислар Ложувард йўлининг муҳим оралиқ пункти бўлган Мундигак шаҳри шаклланишида ушбу транзит алоқа-савдо йўли катта ўрин тутганлигини қайд этишади (Сарианиди В.И., 1986, с. 34-47).

Ложувард йўлининг кейинги муҳим оралиқ пункти Сейистон воҳасидаги илк деҳқончилик маданияти маркази бўлган Шаҳри Сўхта ёдгорлиги ҳисобланади<sup>42</sup>. Бу ёдгорликнинг бронза даврининг муҳим алоқа йўллари чорраҳасида жойлашганлигини унинг Жанубий Туркменистондаги протошаҳарлар билан алоқалари мавжудлиги ҳам кўрсатади. Бадахшон ложувардини Эрон ва Месопотамияга олиб чиқишда катта ўрин тутган бу қадимги шаҳар ложуварддан турли тақинчоқлар ва бошқа маҳсулотлар тайёрландиган йирик ҳунармандчилик маркази ҳам бўлган (История Древнего Востока., 1988, с. 251).

Ложувард йўлининг кейинги йўналишлари Месопотамиядаги шаҳар-давлатлари орқали ўтган. Месопотамия-

<sup>42</sup> Мил. авв. IV минг йиллик охири — III минг йиллик бошларида асос солинган йирик ҳажмдаги (80 га) бу қадимги шаҳар шаклланишида Шимолий Белужистон ва Жанубий Туркменистон ҳудудидан келган аждоғ ҳам катта роль уйнаган.

нинг қадимги шаҳарларидан бўлган Урук шаҳри харобаларидан (Культура и искусство Вавилонии, Ассирии и соседних стран, 1953, с. 8) ҳамда инглиз археологи Леонард Вулли томонидан 1922-1934 йилларда Жанубий Ироқ ҳудудида жойлашган Ур шаҳридаги “Подшо қабри”дан Бадахшон ложувардидан ясалган турли буюмлар топилган (Амальрик А.С., Монгайт А.Л., 1966, с. 70). Шумер сопол битикларида ҳам узоқ тоғли ҳудуддан олтин, кумуш ва ложувард олиб келингани ҳақида маълумотлар мавжуд (Крамер С.Н., 1991, с. 35). Бу топилмалар Ложувард йўли йўналишларини аниқлаштириш билан бирга ложуварддан қадимги даврлардаёқ турли тақинчоқлар ясашда, ҳукмдорлар саройини безатишда фойдаланиб келинганини кўрсатади.

Кичик Осиёда жойлашган машҳур Троя шаҳри харобаларидан (Гиссарликтепа)<sup>43</sup> Бадахшон ложувардидан тайёрланган маҳсулотлар топилгани “Ложувард йўли”нинг бир йўналиши мил. авв. II минг йилликда Амударё юқори оқимидан Эрон ҳудуди орқали Кичик Осиёга ҳам кириб борганлигидан далолат беради (Сарианиди В.И., 1968, с. 73-74; История Древнего Востока., 1988, с. 181).

Мил. авв. IV асрнинг иккинчи ярмидаёқ ўзаро айирбош-лаш орқали Осиёдан Мисрга кўплаб маҳсулотлар — қалай, кумуш, Месопотамия муҳрлари ва бошқалар келтириларди. Бу топилмалар ичида Бадахшон ложувардидан тайёрланган тақинчоқларнинг борлиги, уларнинг энг қадимгилари Нил водийсида ҳали марказлашган давлат ташкил топмаган даврларга тегишли эканлиги диққатга сазовордир (Лукас А., 1952, с. 402; Чайлд Г., 1956, с. 202; Кинк Х.А., 1964, с. 114). Бу маълумотлар Ложувард йўлининг асосий транзит йўналишлари ҳақида фикр юритиш ва Бадахшондаги ложувард конларининг халқаро алоқаларда муҳим ўрин тута бошлашини неолит даврининг охири — энеолит даври бошлари билан белгилашимизга имкон беради.

<sup>43</sup> Бу ёдгорлик дастлаб XIX асрда машҳур немис археолог олими Генрих Шлиман томонидан топиб ўрганилган.

Шу тариқа, Қадимги Шарқ мамлакатларида Бадахшон ложувардига бўлган эҳтиёж мил. авв. IV-III минг йилликлардаёқ Амударёнинг юқори оқимида жойлашган Тоғли Бадахшон ўлкасидаги ложувард конларидан бошланиб, Ўрта Осиёнинг турли ҳудудларига, шунингдек, Ҳиндистон, Эрон, Месопотамия, Олд Осиё ва Миерга қадар чўзилган ва халқаро алоқаларда муҳим ўрин тутган “Буюк Ложувард йўли”нинг шаклланишига олиб келди. Кенг тармоқли бу алоқа-савдо йўли мил. авв. IV-II минг йилликлар давомида Қадимги Шарқ дунёсининг йирик транзит алоқа йўли сифатида катта аҳамият касб этиб келди. Кейинги даврларда ҳам бу нодир минералга бўлган эҳтиёж юқори даражада сақланиб қолди. Буни ўрта аср ёзма манбаларидаги маълумотлар (Марко Поло., 2005, с. 77; Махмуд ибн Вали, 1977, с. 23, 39, 47; Попов А.Н., 1853, с. 272; Ахмедов Б., 1985, с. 214) ҳамда XIX асрдан бошлаб Афғонистон ҳукумати ложувард конларидан фойдаланишни қаттиқ назорат остига олганлиги ҳам тасдиқлайди (Бабаходжаев М.А., 1975, с. 63).

Марказий Осиёнинг Қадимги Шарқ цивилизацияси марказлари билан алоқаларида, нафақат, ложувард савдоси катта ўрин тутган, балки бу алоқалар иқтисодий-маданий ҳаётнинг барча соҳаларини қамраб олган. Минтақанинг Ҳиндистон, Эрон, Месопотамия ва бошқа ўлкалар билан алоқалари мил. авв. IV-III минг йилликларга келиб янада фаоллашди. Буни ибодатхоналар ва бошқа иншоотлар қурилишидаги, сопол идишлар ва ҳайкачалардаги ўхшашликлар мисолида ҳам кўриш мумкин (Массон В.М., 1981в, с. 104-112; 2000, с. 114-117; Исаков А.И., 1986, с. 116; 1991, с. 57; Эшов Б.Ж., 2004; 2006; Археология зарубежной Азии. 1986, с. 120-121).

Моддий маданиятдаги бундай яқинлик, табиийки тегишли алоқа йўллари йўналишлари бўйлаб олиб борилган иқтисодий-маданий алоқалар фаолиятдан дарак беради. Хусусан, энеолит ва бронза даврида Марказий Осиёнинг жанубий ва марказий ҳудудларини Эрон ва Месопотамия билан

боғловчи алоқа йўллари тизими шаклланиб бўлган эди. Бу алоқа йўлларининг асосий йўналиши Жанубий Туркманистондаги Анов, Намозгоҳ ва Олтинтепа, Зарафшон воҳасидаги Замонбобо ва Саразм каби ёдгорликлари орқали ўтиб, Ўрта Осиёнинг ички ҳудудларига олиб келган.

Месопотамиядан Зарафшон дарёсининг юқори оқимиغا олиб келувчи алоқа йўли, фикримизча, Намозгоҳ — Мурғоб воҳаси — Замонбобо — Саразм йўналишида бўлган.

Марказий Осиёнинг бу давридаги ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида Шимолий Ҳиндистон ҳам катта ўрин тутган. Мил. авв. III минг йилликда Ҳинд дарёси водийсида пайдо бўлган ва қадимги Шарқ цивилизацияси ривожига муҳим ўрин тутган Хараппа ва Мохенжо-Даро маданиятлари билан Ўрта Осиёдаги бронза даври маданиятлари ўртасида доимий алоқалар йўлга қўйилди ва сифат жиҳатдан янги босқичга кўтарилди. Ҳиндистоннинг Месопотамия билан алоқалари энеолит давридан бошланиб, Ҳинд океани ва Форс кўрфази, яъни сув йўллари орқали амалга оширилгани маълум (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 16-17). Ҳиндистоннинг минтақамиз билан алоқалари эса, асосан, қуруқлик йўллари, яъни, Ҳиндикуш тоғ доvonлари орқали амалга оширилди. Ҳиндикуш тоғ доvonларидан изчил фойдаланиш неолит давридан бошланган бўлиб, даврлар ўтиши билан бир неча йўналишдаги тоғ йўллари ўзлаштирилади. Бу йўллар шимолий ва жанубий қисмларга бўлиниб, шимолий йўналишдаги йўллар Ҳиндистонни ҳозирги Кобул ва унинг атрофидаги ҳудудлар ҳамда Окс<sup>44</sup> (Амударё) дарёсининг юқори оқими, Шимолий Эрон ва Ўрта Осиё жануби билан, жанубий йўналишдаги йўллар эса Ҳинд дарёсининг қуйи оқимларини (Мохенжо-Даро) ва Шимолий Белужистонни (ҳозирги Покистондаги провинция) Мундигак орқали Эроннинг марказий ва жанубий ҳудудлари билан боғлаган (Уиллер М., 2005, с. 11-12, 99,

<sup>44</sup> Бу дарёни қадимги турклар Укуз деб номлаганлар. Бу атамани ювонлар ўз талаффузларига мослаб Окс деб атаган бўлиши мумкин. (Бу ҳақда қараг: Маҳмуд Қошғарий, 1960, 91, 411-бетлар; Камалиддин Ш.С., 2006а, с. 26).

Ҳинд дарёси водийсидаги цивилизация марказларининг Ўрта Осиё жанубидаги протошаҳар маданиятлари (Олтинтепа, Намозгоҳ) билан иқтисодий-маданий алоқалари моддий топилмаларда ҳам кўзга ташланади. Жанубий Туркменистон ва Ҳиндистондаги Хараппа маданиятига мансуб манзилгоҳларда ўхшаш сопол ҳайкалчалар учраши, Олтинтепанинг турли маданий қатламларида фил суягидан ишланган буюмлар борлиги, айрим сопол ва металл буюмларда Хараппа ва Мохенжо-Даро маданиятининг таъсири борлиги ҳамда бошқа моддий топилмалар (Массон В.М., 1986, с. 13; Шетенко А.Я., 1974, с. 38-43) бу ҳудудларнинг қизгин иқтисодий-маданий алоқалари натижасидир.

Мил. авв. II минг йилликдан бошлаб Ҳиндистонни Мурғоб воҳасидаги маконлар билан боғловчи йўллар ҳам шакллана бошлайди. Бу алоқа йўли қуйидаги икки йўналишда бўлган:

1) Хараппа — Кветт — Мундигак — Олтинтепа — Мурғоб воҳасидаги Кулолли маконлари мажмуаси;

2) Хараппа — Шўртўқай — Дашли — Мурғоб воҳаси. Бу алоқа йўли фаолиятини Мурғоб воҳасидаги ва Ҳиндистондаги айрим топилмалар ҳамда меъморий иншоотларнинг ўхшашлигида ҳам кўриш мумкин (Шетенко А.Я., 1970, с. 23-24).

Ҳиндистоннинг минтақамиз билан алоқаларидаги яна бир муҳим йўналиш Шимолий Афғонистон ва Сурхон воҳасидаги бронза даври маконлари (Дашли, Сополли, Жаркўтон) орқали ўтиб минтақанинг ички ҳудудларига олиб келган. Бу йўналишдаги алоқа йўли бўйлаб мил. авв. II минг йилликда амалга оширилган иқтисодий-маданий ҳамкорликни моддий топилмалар, хусусан, Сополлитепа ёдгорлигидан топилган тош ва металлдан ясалган бургут тасвири муҳрлар ҳам тасдиқламоқда (Ширинов Т.Ш., 2000, с. 118).

Сурхон воҳасида ушбу транзит алоқа йўли қуйидаги бир неча тармоққа бўлинган:

1. Биринчи йўналишга Сурхон воҳасини қадимги Суғд билан боғловчи йўлларни киритиш мумкин. Уларнинг асо-

сийси Темир дарвоза орқали Қашқадарё воҳасига ўтган ва иккига ажралиб, биринчиси Оқработдан ўрта асрларда “Қалтаминор йўли”<sup>45</sup> номи олмаган йўналиш бўйлаб Шарқий Қашқадарёга олиб чиққан. Бу ердан Қашқадарёнинг юқори оқими орқали Саразмга ўтилган (Сулейманов Р.Х., 2000, с. 73). Иккинчиси, Оқработдан Қуйи Қашқадарё орқали Зарафшоннинг ўрта (хусусан, Қарноб конига) ва қуйи қисмига (Замонбобо маконларига), Марказий Қизилқумга қараб кетган. Бу йўналиш Зарафшон воҳасидан Чотқол-Қурама тоғлари ва Марказий Қозоғистондаги мис-қўрғошин конларига кетувчи йўлларга қўшилган. Бу даврда Сурхон воҳасидан ва Амударёнинг ўрта оқимларидаги кечувлардан Қашқадарё воҳаси ва Жом орқали бўлажак Самарқанд яқинидаги кечувга олиб чиққан йўллардан фойдаланиш ҳам бошланган бўлиши мумкин<sup>46</sup>.

2. Сурхон воҳасидан Амударё қирғоқлари ёки сув йўли бўйлаб Хоразм воҳасига боровчи алоқа йўлидан ҳам бу даврда изчил фойдаланилган;

3. Амударёнинг чап қирғоғидаги Дашли ёдгорлиги орқали Мурғоб дарёси водийсига, Тажан ҳамда Жанубий Туркменистонга олиб боровчи йўллар ҳам фаолият кўрсатган.

Энеолит ва бронза даврида Ўрта Осиё — Ҳиндистон ўртасидаги алоқа йўллари ичида Хараппа — Шўртўқай — Саразм йўналиши катта иқтисодий ва стратегик аҳамиятга эга йўллардан ҳисобланарди. Саразм маданиятига мансуб турли топилмалар ичида Ҳинд океанида учрайдиган чиғаноқдан ясалган тақинчоқ ва мунчоқлар, шимолий-ғарбий Ҳиндистондаги қадимги сопол буюмларга ўхшаш кулчилик маҳсулотлари учрайди. Бу топилмалар Саразм манзилгоҳи шаклланишида Ҳинд дарёси водийсидан кўчиб

<sup>45</sup> Шаҳрисабдан Оқработга олиб чиқувчи бу қадимги йўл XVI асрдан бошлаб “Қалтаминор йўли” номи билан атала бошлаган. Бу ном шайбоний ҳукмдор Абдуллаҳон II (1558-1598) томонидан бу йўналишда барпо этилган миноралар билан боғлиқ ҳолда пайдо бўлган. (Бу ҳақда қarang: Маев Н., 1879 в, с. 246).

<sup>46</sup> Жом яқинида бронза даврига оид ашёлар (Сопол маданиятига хос сопол идишлар) топиллиши (бу ҳақда қarang: Ширинов Т.Ш, Исомиддинов М.Х., 2007, с. 101) бу йўналишнинг ўзлаштирилган даврини белгилашга имкон беради.

келган аҳоли ҳам сезиларли ўрин тутганлигини, хусусан, бу манзилгоҳ хараппаликларнинг Ўрта Осиё тоғларида мавжуд бўлган полиметалл рудаларни ўзлаштиришга бўлган эҳтиёжларини қондиришда катта аҳамиятга эга бўлганлигини кўрсатмоқда (Массон В.М., 2000, с. 114). Мавжуд маълумотлар таҳлили ва тарихий-географик омилларга асосланиб, Шўртўқайдан Зарафшон воҳасининг юқори оқимига олиб чиққан алоқа йўлининг қуйидаги иккита йўналишини келтириб ўтиш мумкин:

1. Шўртўқай — Дашли — Термиз яқинидаги кечув — Сополли — Темир дарвоза — Оқработ йўли — Калтаминор йўли — Шарқий Қашқадарё худуди — Тахтақарача довони — Ургут — Саразм<sup>47</sup>;

2. Шўртўқай — Кофирнихон дарёсининг Амударёга қуйилиш жойидаги кечув<sup>48</sup> — Боботоғдаги Чхарра довони — Ҳисор водийси — Жанубий Тожикистондаги бронза даври маконлари (Тахти Сангин ва бошқалар) — Мура довони — Искандаркўлнинг шимоли-шарқий қисми — Қштут довони — Саразм<sup>49</sup>.

Бу йўналишдаги тоғ йўлларининг ўзлаштирилишида маҳаллий қабилалар катта ўрин тутган бўлиб, улар тоғ йўлларидан ўтаётганларга маълум ҳақ эвазига йўлбошловчилик қилгани, ўз улов воситалари билан хизмат қилганлиги ҳам ҳақиқатга яқиндир.

Ҳинд дарёси водийсидаги машҳур Мохенжо-Даро маконларидан топилган бронза (мис ва қалай бирикмаси) буюмлар ясаш учун асосий хом ашё бўлган қалай, асосан, Ўрта Осиёдан олиб кетилганлиги ва бошқа маълумотлар бронза даврида Ўрта Осиё — Ҳиндистон алоқаларида ҳам иқтисодий омиллар, хусусан, Хараппа ва Мохенжо-Даро

<sup>47</sup> Шарқий Қашқадарёдан Зарафшоннинг юқори оқимига ўтишда Оқдарёнинг юқори оқимидаги Мухбел довоидан ҳам фойдаланилган бўлиши мумкин.

<sup>48</sup> Қадимги даврдан бошлаб кенг фойдаланилган бу кечув ўрта асрларда Усж кечуви номи билан аталган. (Бу ҳақда қаранг: Заҳриддин Муҳаммад Бобур. 1989, 53-бет)

<sup>49</sup> Жанубий Тожикистондан Зарафшон воҳасининг юқори оқими ва Самарқандга ўтувчи тоғ йўллари маҳаллий аҳоли томонидан қадимдан ўзлаштирилган. Бу йўналиш XIX аср охирида рус дарбийлари томонидан ҳам батафсил ўрганиб чиқилган. (Бу ҳақда қаранг: Стеткевичъ., 1894 с. 217-233).



цивилизацияларининг Ўрта Осиёдаги маъдан конлари маҳсулотларига бўлган эҳтиёжи етакчи ўрин тутганлигини кўрсатади. Минтақадаги маъдан конлари маҳсулотларининг, хусусан, Зарафшон воҳасидаги Қарноб конидан олинган қалай хом ашёсининг бир қисми Ҳиндистон, Ўрта ва Яқин Шарқ мамлакатларига олиб кетилиши ушбу ҳудудларни ўзаро боғловчи йўллар тармоғининг янада кенгайишига олиб келди (Ламбер-Карловский К., Саблов Дж., 1991, с. 185; Ширинов Т., 2000, с. 117-117). Тегишли тарихий-географик маълумотлар таҳлили Қизилқум ва Қарнобдан Ҳиндистонга ва бошқа Қадимги Шарқ мамлакатларига олиб борувчи бу алоқа йўлининг бир йўналиши Қуйи Қашқадарё ҳудуди орқали ўтиб, Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувларга (Шўроб, Келиф ва Керки) олиб чиққанлигини кўрсатмоқда (Мавлонов Ў.М., 2005с, с. 146). Бу фикрнинг асосли эканлигини Қашқадарё воҳасининг тоғ олди ва дашт ҳудудлари орқали ўтувчи йўллар бронза давридан бошлаб ўзлаштирилгани, мил. авв. X-VIII асрларда, эҳтимол ундан ҳам олдинроқ Бақтра ва Амударё кечувларидан Қашқадарё воҳаси ва Самарқандга олиб келувчи йўллардан фойдаланиш бошлангани ҳақидаги маълумотлар ҳам тасдиқлайди (Сагдуллаев А.С., 1990, с. 8-9).

Бронза даврида Ҳиндистондан Ўрта Осиё орқали Урал ва Сибирь ҳудудларига олиб чиқувчи транзит алоқа йўли ҳам фаолият кўрсатганлигини айтиб ўтиш лозим. Бу алоқа йўли орқали ҳинд маҳсулотлари, биринчи галда турли тақинчоқ ва зеб-зийнатлар Урал ва Сибирдаги чорвадор қабилаларга етиб борган бўлса (Аванесова Н.А., 1990, с. 240), бу ҳудудлардан Ҳиндистонга, асосан, турли металл хом ашёси олиб кетилган.

Юқорида келтирилган фикрларни умумлаштириб энеолит даврида шаклланган ва бронза даврида фаол фойдаланилган Ҳиндистон — Ўрта Осиё алоқа йўлларининг қуйидаги йўналишларини кўрсатиб ўтиш мумкин, жумладан:

Мохенжо-Даро — Хараппа — Мундигак — Намозгоҳ

— Мурғоб воҳаси;

Мохенжо-Даро — Хараппа — Шўртўқай — Жанубий Тожикистон — Саразм;

Мохенжо-Даро — Хараппа — Шўртўқай — Сурхон воҳаси — Амударё бўйлаб (куруқлик ва сув йўли орқали) қуйи Зарафшон ва Хоразм воҳаси. Бу ерда йўл тармоқланиб шимолий йўналиши Уралорти ва Сибирга, ғарбий йўналиши Каспийбўйи орқали Қора денгиз шимолига олиб чиққан;

Мохенжо-Даро — Хараппа — Шўртўқай — Сурхон воҳаси — Қашқадарё воҳаси — Зарафшон воҳаси — Қизилқумдаги конлар — Марказий Қозоғистондаги конлар — Уралорти — Сибирь.

Шундай қилиб, минтақамизнинг шимолий Ҳиндистон билан алоқалари энеолит ва бронза даврлари мобайнида изчил давом этган. Бу эса, ўз навбатида, маданий анъаналар, турмуш тарзи ва диний-ахлоқий қарашларда, этник ва антропологик қиёфада маълум яқинликка олиб келган. Шу билан бирга, энеолит ва бронза давридан бошлаб Марказий Осиё ва Ҳиндистон алоқаларида ҳам бутун Қадимги Шарқ цивилизацияси марказлари ўртасидаги ўзаро алоқаларда бўлганидек иқтисодий омиллар етакчи ўрин тутганлигини алоҳида айтиб ўтиш лозим.

Марказий Осиёнинг қадимги даврдаги ташқи алоқаларида Сибирь, Олтой, Шарқий Туркистон, Мўғулистон ва Хитой ҳудудлари ўзига хос ўрин тутганлигига эътибор қаратиш лозим. Хитойнинг Олтой ва Жанубий Сибирь билан алоқалари мил. авв. II минг йилликдаёқ йўлга қўйилиб (Гумилев Л., 2004, с. 15-47), бу ҳудудлар билан минтақамиз ўртасида ҳам алоқалар бўлган. Мил. авв. I минг йилликда анча ривожланган бу алоқалар бронза давридаёқ асос солинган алоқа йўллари орқали амалга оширилганлигини бир қатор фактик манбалар тасдиқлайди (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 106).

Ўрта Осиёнинг Хитой билан алоқаларининг шаклланиши даврига оид маълумотларни юқорида кўриб ўтган эдик. Бронза даврига келиб Хитойда юз берган ижтимоий-иқтисодий ўзгаришлар, хусусан, Шан-Инь даврида (мил. авв.

1766-1122 ёки 1600-1027 йй.) Хитой цивилизацияси шаклланиб, йирик шаҳарлар пайдо бўлиши, бронза металлургияси ривожли, вилдиракли аравалар пайдо бўлиши ва бошқа жараёнлар ташқи алоқалар учун имкониятлар ва эҳтиёжларни янада оширди. Хитойда ҳунармандчилик ва савдо давлат томонидан рағбатлантирилиб турилган Шан-Инь даврида мамлакатнинг ички ва ташқи савдо алоқаларида катта ўрин тутган яшма-нефритга ишлов берувчилар, бронза қуювчилар, чармгорлар, ипакчи ҳунармандлар фаолияти ривожланди. Неолит давридан бошлаб асосий экин сифатида экиб келинган тарих ўрнини шолчилик эгаллай бошлади. Хитойдаги ҳунармандчилик (хитойча — Бай Чун) ва қишлоқ хўжалик маҳсулотларининг қўшни ўлкаларга чиқарилиши бу даврда анча кенгайди. Бу жараёнлар мамлакатнинг ташқи ва ички савдо алоқалари ривожига ижобий таъсир кўрсатди. Айнан бу даврда ибтидоий пул вазифасини бажара бошлаган маҳсулотлар — яшма (нефрит), уй ҳайвонлари, айрим меҳнат қуроллари савдо алоқаларида катта ўрин тута билади (Кучера С., 2003, с. 42, 44).

Тегишли маълумотлар таҳлили «Буюк ипак йўли» номи билан машҳур бўлган халқаро трансминтақавий алоқа йўли фаолияти ҳали бошланмаган сўнгги бронза-илк темир давридаёқ Осиёнинг икки буюк минтақалари — Ўрта Осиё ва Хитой ўртасидаги алоқалар йўлга қўйила бошлаганлигини кўрсатмоқда. Хитойлик археологлар Тяньшаннинг жанубий ён бағирларидаги сўнгги бронза-илк темир даврига мансуб Укунбака (Циньбака) маконидан Ўрта Осиёдан келтирилган темир ўроқ ва дастали бронза ойна каби ашёларни топгани ҳам минтақамизнинг Шарқий Туркистон билан алоқаларининг қадимийлигини яна бир бор исботлаб берди. Қадимги деҳқонларнинг бу маконидан нақши ва шаклига кўра Чуст ва Бурғулик маданиятлари сопол идишларига ўхшаш идишларнинг топилиши эса Ўрта Осиё-Хитойнинг қадим алоқаларидан ва бу алоқаларда қадимги

Чоч воҳаси ва Фарғона водийсининг тутган ўрнидан далолат беради (Буряков Ю.Ф., 2004, с. 24).

Умуман олганда, тадқиқотимизнинг ушбу бобида кўриб чиқилган масалаларни умумлаштириб қуйидаги хулосаларга келиш мумкин:

— энеолит ва бронза даврида Ўрта Осиёда ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларга хизмат қилган йўллар тизими шаклланди, минтақадаги асосий алоқа йўллари — асосий тоғ доволари, дарё водийлари, дашт ва чўллар орқали ўтган йўллардан кенг фойдаланиш бошланди;

— қадимги аجدодларимизнинг минтақа табиати ва географик ҳолати ҳақида, шу билан бирга, қўшни ўлкалар тўғрисидаги тасаввурлари ҳам кенгайиб борди. Бу амалий билимлар ўз аҳамиятига кўра маҳаллий, минтақавий ва трансминтақавий алоқа йўллари шаклланишига асос бўлди.

1. Алоқа-савдо йўлларининг биринчи гуруҳига маҳаллий аҳамиятга эга йўллар кириб, улар:

а) ўтрок деҳқончилик марказларини уларнинг тасарруфида бўлган ҳудудлар — деҳқончилик қилинадиган ер майдонлари, яйловлар, ов қилинадиган ҳудудлар, хом ашё (металл ва нометалл қазилмалар, металл эритиш ва кулчиликда зарур бўлган ёқилғи манбалари — ўрмонзор, тўқайзор, дарахтзорлар ва бошқалар) заҳиралари мавжуд жойлар, сув манбалари ва бошқалар билан боғлашга;

в) ягона маданиятга мансуб маконларнинг ўзаро алоқаларини таъминлашга;

с) чорвадор қабилалар хўжалигида муҳим ўрин тутган қишлоқ-яйлов-қишлоқ йўналишидаги ҳаракатни таъминлашга хизмат қилган.

2. Алоқа-савдо йўлларининг иккинчи гуруҳига мансуб минтақавий аҳамиятга эга йўллар Ўрта Осиёдаги энеолит ва бронза даврига мансуб турли маданиятларнинг ўзаро алоқаларини таъминлашга хизмат қилган. Минтақанинг ички иқтисодий-маданий тараққиётида катта ўрин тутган кўп тармоқли бу йўллар йўналишлари минтақанинг ўзлаш-

тирилишига мос равишда кенгайиб борган. Минтақавий алоқа йўллари бўйида маҳаллий қабилалар ва халқлар назоратида бўлган йўлбўйи иншоотлари ва тегишли инфраструктуралар шаклланиб, илк улов ва транспорт воситаларидан фойдаланишга ўтилди.

3. Трансминтақавий аҳамиятга эга йўллар. Ўрта Осиёнинг турли ҳудудларида металл ва нометалл қазилма бойликлар ҳамда бошқа хом ашё заҳираларининг мавжудлиги ва Қадимги Шарқ мамлакатларида уларга бўлган катта талаб, яъни иқтисодий мотивлар минтақада транзит аҳамиятга эга бўлган йўллар йўналишларининг пайдо бўлишига олиб келган муҳим омиллардан ҳисобланади. Ўрта Осиёни Ҳиндистон, Эрон ва Месопотамия орқали Олд Осиё, Миср, Шарқий Туркистон ва Хитой ҳамда минтақа шимолидаги даштлар орқали Сибирь ва Уралорти билан боғловчи транзит йўллар алоқа йўллари тизимининг энг муҳим бўғинини ташкил этган бўлиб, улар орқали амалга оширилган иқтисодий-маданий алоқалар бронза даврида Ўрта Осиё цивилизацияси марказларининг пайдо бўлиши ва уларнинг минтақадаги таъсири ошиб боришида катта ўрин тутди.

# II БОБ. ҚАДИМГИ АЛОҚА-САВДО ЙЎЛЛАРИ: ЭВОЛЮЦИЯСИ, ЙЎНАЛИШЛАРИ ВА ХУСУСИЯТЛАРИ

## 2.1. Илк темир ва ахамонийлар даврида ички алоқа-савдо йўллари

Темир рудасидан фойдаланиш, темирдан меҳнат қуроллари ва ҳарбий қурол-яроғлар ясалишининг бошланиши инсоният тарихида кескин ўзгаришларни келтириб чиқарди. Темирдан ясалган дастлабки буюмлар (темир ҳанжар ва бошқалар) Кичик Осиёдан топилган бўлиб, темир металлургиясига мил. авв. II минг йиллик ўрталарида Кичик Осиёда яшаган халаб ва хеттлар асос солганлар<sup>50</sup>. Мил. авв. I минг йиллик бошларида Марказий Осиёда ҳам дастлабки темир буюмлар пайдо бўлиб, мутахассислар фикрича, темирдан фойдаланишнинг бошланиши ва аста-секинлик билан минтақага кенг ёйилиши илк темир даври, яъни мил. авв. X-VI асрларга тўғри келади (Сағдуллаев А.С., 1982, с. 233). Темир металлургиясининг пайдо бўлиши, минтақадаги кўпгина йирик дарёлар водийларида суғорма деҳқончилиқнинг кенг ёйилиши, қадимги шаҳарларининг пайдо бўлиши ва шаҳарсозлик маданияти ривожини, ёзувнинг шаклланиши ва илк ёзма манбаларнинг пайдо бўлиши, минтақамизнинг бепоён даштларида ва тоғ олди водийларида кўчманчи чорвачилиқнинг ривожланиши ҳамда ижтимоий-иқтисодий ҳаётдаги бошқа ўзгаришлар бу даврни олдинги тарихий даврлардан ажратиб туради. Бу даврнинг яна бир муҳим хусусияти Ўрта Осиё ҳудудида бир қанча тарихий-маданий вилоятлар (Хоразм, Бақтрия, Марғиёна, Суғдиёна, Фарғона, Чоч) шаклланиб, уларнинг айримлари йирик давлатлар уюшмаларига (Қадимги Бақт-

<sup>50</sup> Кичик Осиёнинг шимолий-шарқда яшовчи халаблар биринчи бўлиб темирдан фойдалана бошлаган бўлиб, латинча «chalybis» (иўлат) атамаси улар номидан келиб чиққан. Мил. авв. XIV асрда Кичик Осиёнинг барча ҳудуди Хетт давлати тарқибига қўшиб олинган, темир металлургияси бутун давлат миқёсида кенг ёйлади. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Чайлд Г., 2005, с. 41; Замаровский В., 1968, с. 300).

рия, Қадимги Хоразм) бириккан эдилар (Сагдуллаев А.С., 2004, 35-47-бетлар; Сагдуллаев А.С., Мавлонов Ў., 2006, 5-36-бетлар).

Бу давр ижтимоий-сиёсий, иқтисодий-маданий ҳаётидаги янгиликлар қадимги алоқа-савдо йўллари тармоқларининг кенгайиши, алоқа йўлларининг янги йўналишлари пайдо бўлишида ҳам катта ўрин тутди. Бу даврда минтақанинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларига хизмат қилган кўп тармоқли алоқа-савдо йўллари шаклланди. Ички алоқа йўлларини ўз аҳамиятига кўра:

а) ягона маданиятга мансуб маконларни ўзаро ва умум-иқтисодий таъсир доирасидаги ҳудудлар (хом ашё манбалари, конлар ва бошқалар) билан боғловчи;

в) қадимги шаҳарларни атрофдаги қишлоқлар ва қишлоқ хўжалик зоналари (деҳқончилик, чорвачилик маҳсулотлари ишлаб чиқиладиган ҳудудлар), ҳунармандчилик учун хом ашё манбалари, конлар билан боғловчи;

с) қадимги тарихий-маданий вилоятлар ва шаҳарларни бир-бирлари билан боғловчи йўлларга бўлиб чиқиш мумкин.

Олдинги тарихий даврларда бўлгани каби, маълум тарихий-географик ҳудудда жойлашган ва ягона этно-маданий бирликка мансуб маконларни ўзаро ҳамда умумий иқтисодий-хўжалик таъсир доирасидаги жойлар (конлар ва бошқа хом ашё манбалари, далалар ва яйловлар, сув манбалари, ов қилинадиган жойлар) билан боғловчи йўллар, асосан, маҳаллий аҳамиятга эга эди. Бу йўллар йирик иқтисодий-маъмурий марказ сифатида қадимги шаҳарларнинг пайдо бўлиши билан янада ривожланди. Шаҳарларни атрофдаги кўплаб қишлоқ маконлари, қалъалар, конлар ва бошқа иқтисодий-хўжалик аҳамиятига эга жойлар билан боғловчи кўп тармоқли йўллар шаклланди. Шу билан бирга, минтақадаги ички иқтисодий муносабатлар ривожига мос равишда бу йўлларнинг баъзи тармоқлари, нафақат, айрим тарихий-маданий вилоят, балки минтақа миқёсида ҳам аҳамиятга эга бўла борди. Буни минтақавий аҳамиятга

эга бўлган вилоятлараро алоқа йўллари йўналишларини таҳлил қилиш орқали ҳам кўриш мумкин.

**Ички алоқа йўллари.** Минтақадаги ижтимоий-сиёсий, иқтисодий ва маданий жараёнлар ривожда турли тарихий маданий вилоятларни ўзаро боғловчи ички алоқа-савдо йўллари катта ўрин тутати. Шу боис уларни кенгроқ кўриб чиқишга ҳаракат қиламиз. Бу алоқа йўллари йўналишларини аниқлаштиришда минтақадаги илк темир даври маконларининг жойлашуви катта ўрин тутати. Шу сабабли олиб борилган тарихий-археологик тадқиқотлар натижалари ва ёзма манбалар маълумотларини ўрганиш, таҳлил қилиш орқали Ўрта Осиёдаги тарихий-маданий вилоятлар ва алоҳида маконларнинг географик ўрни, уларнинг иқтисодий-маданий алоқалари йўналишларини кўриб чиқамиз.

Ёзма манбалар маълумотлари ва археологик тадқиқотлар натижаларининг кўрсатишича, мил. авв. I минг йилликнинг биринчи ярмида Ўрта Осиёнинг жанубий ва шимоли-шарқий ҳудудлари бир неча йўналишдаги алоқа йўллари тизими билан ўзаро боғланган эди (Сагдуллаев А.С., 1990, с. 6-17). Уларнинг ичида минтақа жанубида жойлашган Шимолий Парфиядаги маконлар (Улуғтепа, Елкентепа ва бошқалар)<sup>51</sup> ва Сарахс воҳасидан<sup>52</sup> Марғиёна орқали қадимги Хоразм, Суғдиёна ва Бактрияга элтувчи йўллар катта аҳамиятга эга эди.

Мурғоб воҳасининг ўрта ва қуйи оқимида жойлашган қадимий тарихий-маданий вилоят Марғиёна “Авесто”да Моуру номи билан Арёнам Вайжо (Хоразм) ва Суғд диёридан кейинги муҳим вилоят сифатида тилга олинади<sup>53</sup>.

<sup>51</sup> Туркман-Хуросон тоғлари ва унга жанубдан ҳамда шимолдан туташган саҳролар (Катта Туз саҳроси ва Қорақум) оралиғидаги ҳудудлар мил. авв. I минг йилликнинг ўрталаридан бошлаб Парфия номи билан атала бошланган. Парфия ғарбда Гиркания ва шарқда Ария билан чегарадош бўлган. “Парфия” атамаси маҳаллий кўчманчи парн қабилалари номи билан боғлиқ бўлиши мумкин. (Бу масалалар бўйича қаранг: Пилипко В.Н., Кошеленко Г.А., 1985, с. 209; Малькольм Колледж., 2004).

<sup>52</sup> Сарахс воҳаси Туркменистон жанубида, Тажан дарёсининг Сарахс дельтасида ва Бодхиз паст тоғларининг ғарбий қисмидаги тор водийда жойлашган. Воҳа шарқ ва шимолий-шарқдан Қорақум, шимол ва шимолий-ғарбда Тажан ва унга катта бўлмаган Меана ва Чаача воҳалари билан чегараланган. (Бу ҳақда қаранг: Кошеленко Г.А., 1985а, с. 186).

<sup>53</sup> Марв “Авесто”да сарзамин ва гўзал, қудратли ва пок диёр сифатида қайд этилади. (Бу ҳақда қаранг: Авесто, 2001, 107-бет; Сагдуллаев А.С., 2004, 37. 43-бетлар).



Бронза давридан ўзлаштирила бошланган Марғиёнада илк темир ва ахамонийлар даврида Тоҳирбойтепа, Ёзтепа, Одамбосгантепа, Арвалитепа, Тоип ва Тоғолоқ каби воҳалар мавжуд эди (Сағдуллаев А.С., 1989, с. 13-14, рис. 1). Илк темир даврида Марғиёна маркази Ёзтепа ёдгорлиги ўрнида бўлган бўлса, ахамонийлар даврида воҳа маркази янада жанубга — Эркқалъа ва Гаурқалъа ёдгорликлари ўрнига кўчади (Усманова З.И., Филанович М.И., Кошеленко Г.А., 1985, с. 226).

Мурғоб воҳасини Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувлар орқали Суғдиёна билан боғлаган алоқа йўли Ёзтепадан бошланиб, Тоҳирбой воҳасидаги маконлар орқали<sup>34</sup> Амударёнинг ўрта оқимида жойлашган Одойтепага<sup>35</sup> олиб келган. Дарёнинг чап қирғоғида, қадимги йўллар чорраҳасида жойлашган Одойтепа Амударёнинг ўрта оқимидаги муҳим кечувни назорат қилиб турувчи мустаҳкамланган қалъа бўлиб, бу ерда Мурғоб воҳасидан келувчи йўл тармоқланган. Унинг бир йўналиши Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Хоразм воҳасига, иккинчиси мавжуд кечув орқали Зарафшон дарёсининг қуйи ва ўрта оқимига қараб кетган<sup>36</sup>.

Минтақанинг илк темир даври алоқа-савдо йўллари тизимида Марғиёнани қадимги Бақтрия<sup>37</sup> худуди билан боғловчи йўллар ҳам катта аҳамиятга эга эди. Шимолий Бақтрияда (Сурхон воҳаси ва Жанубий Тожикистон худу-

<sup>34</sup> Бу маконларнинг орасидаги масофа савдо карвонлари бир кунда босиб ўтадиган йўлни ташкил қилгани ҳам уларнинг карвон йўллари фаолияти билан боғлиқлигидан далолат беради. (Бу ҳақда қаранг: Массон В.М., 1959, с. 63-73).

<sup>35</sup> Одойтепа ёдгорлиги ҳозирги Чоржўйдан 30 км.ча шимолда, Амударёнинг чап қирғоғида жойлашган мустаҳкамланган қалъа бўлган. Мил. авв. I минг йиллик бошларида асос солинган бу қалъа нотекис айлана шаклида (диаметри 300 метр) бўлиб, шимолий қисмида мустаҳкам арк жойлашган. Одойтепа мил. авв. I минг йиллик ўрталарида Амударёнинг ўрта оқимидаги шаҳар типидagi йирик маконлардан бири бўлган. Илк ўрта асрларда ташлаб кетилган, X-XII асрларда қисман фойдаланилган. (Бу ҳақда қаранг: Пилипко В.Н., 1969, с. 427-428; 1979, с. 27-34).

<sup>36</sup> Мурғобдаги археологик ёдгорликлардан бўлган Овчинтепада Орол денгизи ва Амударё қуйи оқимида учрайдиган чиганоклардан ясалган мунчоқларнинг топилishi Марғиёна ва Хоразм худудлари ўртасидаги алоқаларнинг моддий далилидир. (Бу ҳақда қаранг: Сағдуллаев А.С., 1990, с. 8).

<sup>37</sup> Бақтрия номи «Авесто»да «Бахди», қадимги форс битикларида «Бақуриш», юнон-рим манбаларида «Бақтрия» тарзида учрайди. Бақтрия жанубда Ҳиндикуш, шарқда Помир, шимолда Ҳисор тоғ тизмалари билан чегараланган. Фарбда Амударёнинг ўрта оқимигача бўлган худудлар ҳам Бақтрия таркибига кирган. Унинг номи Бақтра (ҳозирги Балхоб) дарёси номидан олинган. (Бу ҳақда қаранг: Авесто, 2001, 107-бет; Сағдуллаев А., 2004, 37-39, 46-47-бетлар).

ди) бу даврда аҳоли пунктлари, асосан, дарёлар ва уларнинг ирмоқларидаги бир қанча деҳқончилик воҳалари бўйлаб жойлашган бўлиб, ҳар бир деҳқончилик воҳаси йирик шаҳар типидagi макон атрофида жойлашган мустақамланган қўрғонлар ва маконларга эга эди (Ртвеладзе Э.В., 1988; Сагдуллаев А., 1987а, с. 6-12, табица 1; 1989, с. 14, 16, рис. 1; Шайдуллаев Ш.Б., 2000, с. 9-17). Тадқиқотчилар Шимолий Бақтриядаги илк темир даври маконлари шаклланишида маҳаллий анъаналар ва бронза даври дашт маданияти таъсири катта бўлганлигини, бу этник мулоқот жараёнлари ва жамиятдаги ижтимоий-иқтисодий ўзгаришлар илк темир даврида қадимги Бақтрия давлати пайдо бўлишида ҳам ўзига хос ўрин тутганлигини қайд этишади (Шайдуллаев Ш.Б., 2000, с. 117-118).

Марғиёнани Шимолий Бақтрия билан боғлаган алоқа йўли Жанубий Бақтрия (Шимолий Афғонистон) орқали ўтган. Бу худуддаги илк темир даврига мансуб Тиллатепа, Маймана, Давлатобод, Шибирғон ва Оқча маконлари мазкур алоқа йўлининг муҳим оралик пунктлари ҳисобланарди. Шимолий Афғонистондан йўл Амударёдаги Чучқазар<sup>58</sup> ва Шўроб кечувлари<sup>59</sup> орқали Сурхон воҳаси (Кучуктепа, Бандихон, Қизилтепа ва бошқа маконлар) ва Жанубий Тожикистонга ўтган (Сагдуллаев А.С., 1990, с. 8).

Қадимги Бақтрия пойтахтини Суғдиёна билан боғловчи алоқа йўли бир неча йўналишда бўлган. Биринчи йўналиш Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувлар — Шўроб, Келиф ёки Керкидан чўл орқали Қашқадарё этакларида жойлашган, харобалари Ерқўрғон ёдгорлиги ўрнида сақланиб қолган қадимий шаҳар — Накшпага<sup>60</sup> олиб келган. Бу йўна-

<sup>58</sup> Қадимги Термиз шаҳри яқинида жойлашган бу кечувдан кенг фойдаланиш бронза даврдан бошланган бўлиб, бу кечувни назорат қилиш эҳтиёжи Термиз шаҳон шаклланишида катта ўрин тутган бўлиши эҳтимолдан холи эмас.

<sup>59</sup> Бу кечув Термиз яқинидаги кечувдан дарё оқими бўйлаб 30 км.ча пастда жойлашган. Бақтрия пойтахтининг Шимолий Бақтрия ва Суғдиёна билан алоқаларида катта ўрин тутган бу кечувнинг ҳарбий-стратегик аҳамияти туфайли, аҳамонийлар даврида уни назорат қилиш мақсадида махсус қалъа (Кампиртепа ёдгорлиги) қурилган.

<sup>60</sup> Бу қадимги шаҳарнинг шаклланиши мил. авв. VIII-VII асрлардан бошланган, мил. авв. VI-IV асрларга келиб у 40 га. майдонни эгаллаган, мустақкам мудофаа деворлари билан ўраб олинган йирик шаҳарга айланган. (Бу қадимги шаҳар ҳақида батафсил қаранг: Сулайманов Р.Х., 1979, с. 10-11; Исамиддинов М.Х., Сулейманов Р.Х., 1984; Сулейманов Р.Х., 2000в).

лиш очик сув ҳавзалари мавжуд бўлмаган чўл ҳудуди орқали ўтган бўлиб, сўнгги бронза-илк темир давридан бошлаб карвон йўллари бўйида қудуқлар пайдо бўла бошлайди. Улар, нафақат, кўчманчи чорвадорлар хўжалигида, шу билан бирга, савдо карвонлари ва йўловчиларнинг, улов воситаларининг ҳаракатланишида ҳам катта ўрин тутган.

Бақтрия ва Сугдни боғловчи иккинчи йўл Шўроб кечуви — Сурхон воҳаси — Темир дарвоза — Оқработ орқали ўтган. Шўроб кечувчи бўйидаги Шўртепа ва Темир дарвоза оралиғидаги ҳудудда илк темир даврига оид Бешқўтон ва Талашкан манзиллари жойлашган бўлиб, улар бу қадимги алоқа йўли йўналишини кўрсатиб турибди (Сагдуллаев А.С., 1990, с. 9). Оқработда йўл тармоқланиб, бир тармоғи шимолий-ғарбга — Ҷрадарё бўйлаб Ерқўрғонга, иккинчиси Ҳисор тоғ тизмаси шимолида жойлашган қадимги Наутака вилояти<sup>61</sup> ҳудудида жойлашган маконлар<sup>62</sup> ва Тахтақарача доғони орқали Сугдиёна пойтахти Мароқандага олиб келган (2-илова).

Шимолий Бақтриядан Оқработ тоғ доғони ёки Амударёдаги кечувлар (Келиф ва Керки) орқали келган алоқа йўллари тармоқланиб, бир йўналиши қуйи Зарафшон воҳасига<sup>63</sup>, иккинчиси Марғиёнадан Амул кечуви орқали келувчи йўлларга қўшилиб Мароқандага олиб борган.

Шу тариқа, Қуйи Қашқадарёдаги Ерқўрғон археологик ёдгорлиги ўрнида бўлган қадимги шаҳар<sup>64</sup> мил. авв. I

<sup>61</sup> Антик давр манбаларида Қашқадарё воҳасида жойлашган Наутака ва Ксениппа вилоятлари қайд этилади. Баъзи мутахассислар (А.С.Сагдуллаев ва бошқалар) Шарқий Қашқадарё ҳудудини Наутака ва унинг маркази Китоб тумани ҳудудида жойлашган Узувқир ёдгорлиги ўрнида бўлган деб ҳисоблайдилар. Бошқа тадқиқотчилар эса (М.Е.Массон, Н.Кабанов ва бошқалар). Наутакани (бу ерда, эҳтимол, Наутаканинг ўрта асрлардаги Нахшаб, Насаф атамаларига яқинлигидан келиб чиқиб) Қарши воҳасида ва унинг маркази Ерқўрғон ёдгорлиги ўрнида бўлганлигини, Ксениппа эса ўрта асрлардаги Кеш вилоятига тўғри келишини қайд этишган эди. Сўнгги йиллардаги тадқиқотлар Қуйи Қашқадарё воҳаси қадимда Нахшба деб аталганлигини, бу атама юнон-рим манбаларида Ксениппа тарзида ўзгариб кетганлигини. «Нахшаб» атамаси ҳам «Нахшппа» сўздан келиб чиққанлигини тасдиқлади.

<sup>62</sup> Бу йўналишда Даратеп (Яккабоғ туманида жойлашган) ёдгорлиги топиб ўрганилган. Даратепанинг географик ўрнидан (тоғ олди адирикларида жойлашганлигидан) келиб чиқиб, бу макон ёрдамчи тармоқ орқали ассий йўл билан боғланганлигини тахмин қилиш мумкин.

<sup>63</sup> Қарши ва Бухоро воҳалари ўртасида неолит ва бронза давридаёқ Ҳазро алоқалар бўлган. (Бу ҳақда қараг: Гулямов Я.Г., 1963, с. 171-21).

<sup>64</sup> Қадимги алоқа йўллари чорраҳасида жойлашган бу шаҳарда олиб борилган тадқиқотлар натижалари Қарши шаҳрининг 2700 йиллик юбилейини ўтказишга асос бўлганлигини айтиб ўтиш керак (Бу натижалар ҳақида қараг: Qarshi. Қарши. Qarshi, 2006).

минг йилликнинг дастлабки чорагидан бошлаб Ўрта Осиё алоқа-коммуникация тизимида муҳим ўрин тута бошлаган (Мавлонов Ў., 2005с, с. 146-150).

**Оқработ — Даратепа — Наутака (Узунқир) — Тахтақарача довони — Мароқанда йўналиши** кўриб чиқиляётган даврда Бақтрия чегараларидан Суғдиёна марказига олиб борувчи энг қисқа йўл ҳисобланарди. Бу йўналиш Оқработдан Калтаминор довони орқали Наутака вилоятига олиб келган. Бу ҳудудда Даратепа ва Узунқир каби илк темир даври ёдгорликлари ўрганилган бўлиб, Узунқир Шарқий Қашқадарёдаги қадимги Наутака шаҳри харобалари эканлиги аниқланган. Турли тарихий даврларда Наутака, Кеш, Шаҳрисабз номлари билан аталган шаҳарнинг Ўрта Осиё тарихи ва маданиятида тутган аҳамияти катта эди (Кеш-Шаҳрисабз тарихидан лавҳалар, 1998; Шаҳрисабз. Минг йилликлар мероси, 2002). Фикримизча, Узунқирдан Мароқандага Тахтақарача довони орқали ўтувчи йўлдан ташқари Макрид ва Жом дашти орқали Зарафшон тоғини шимолдан айланиб ўтувчи алоқа йўли ҳам бу даврда шакллланган. Макрит яқинидаги илк темир даврига оид Кўрғонтепа ёдгорлигининг топилиши<sup>65</sup> ҳам бу йўналиш фаолиятдан далолат беради.

Бақтриядан Оқработ довони орқали Ўрадарёнинг<sup>66</sup> қуйи оқимиغا чиқилгач, бу ердан Қашқадарёнинг ўрта оқими ва Жом чўллари орқали Мароқандага ўтувчи ўрта йўлнинг шаклланиши ҳам илк темир ва аҳамонийлар даврига тўғри келади. Бу йўналишда жойлашган оралиқ бекатлар вазифасини ўтаган аҳоли пунктлари ичида Қашқадарёнинг ўрта оқимида, ҳозирги Чирокчи яқинида Чирокчитепа ёдгорлигининг топилиши (Дуке Х., 1982; Лунина С.Б., 1984, с. 35) бу йўл йўналишини аниқлашда катта ўрин тутди. Мазкур аҳоли

<sup>65</sup> Зарафшон тоғининг жанубий ёнбағирларида, Макрит қишлоғи яқинида жойлашган бу ёдгорлик XX асрнинг 80-йиллари охирида КАТЭ томонидан (А.С.Сағдуллаев раҳбарлигида) ўрганиб чиқилган. Муаллиф ҳам ишгирок этган тадқиқотлар давомида Кўрғонтепанинг қуйи маданий қатламлари мил авв. V-VI асрларга оид эканлиги аниқланган.

<sup>66</sup> Ўрадарё Ҳисор тоғларидан бошланадиган Катта Ўрадарё ҳамда Кичик Ўрадарёларга бўлинади. Улар Ғузордан тепароқда қўшилиб, Ғузордарёга ташкил қилади. Қадимда ва ўрта асрларда Ғузордарё Қашқадарёнинг чап irmoғи бўлган.

пункти Қашқадарёнинг ўрта оқимидаги муҳим кечувни назорат қилувчи истехком вазифасини ҳам бажарган.

Илк темир ва аҳамонийлар даврида Самарқанд шаҳри орқали Марказий Осиёнинг жануби-ғарбий ва шимоли-шарқий ҳудудларини боғловчи асосий трансминтақавий йўл ўтган. Шу даврдан бошлаб Самарқанднинг минтақа миқёсидаги аҳамияти ошиб, Суғдиёنانинг бош шаҳри сифатида асосий ўрин тута бошлайди (Мавлонов Ў., 2007в, с. 101-104).

Бақтрия ва Марғиёнадан, Хоразмдан келган йўллар Самарқанд орқали Фарғона, қадимги Чоч воҳасига ва минтақа шимолидаги дашт ҳудудларига қараб кетган. Самарқандни шимолдаги дашт ҳудудлари билан боғловчи йўлларнинг бир неча йўналиши бўлиб, уларнинг бири Кўктепа ёдгорлиги ўрнидаги қадимги шаҳар<sup>67</sup> орқали ўтган. Бу қадимги шаҳар Нурота тоғидаги доvon<sup>68</sup> орқали шимолдаги дашт ҳудудларига қараб кетувчи йўлларни назорат қилишда ва умуман Суғдиёна пойтахтининг шимолий йўналишдаги алоқаларида катта ўрин тутган<sup>69</sup>. Самарқанддан Нурота тоғидаги Саврбел доvonи ва ҳозирги Фориш орқали Сирдарёнинг ўрта оқимидаги кечувларга ва Марказий Қозоғистон даштларига қараб кетган яна бир йўналиш ҳам бу даврда шакллана бошлаган.

Қадимги Суғдиёна ҳудудидаги кенг тармоқли алоқа-савдо йўллари қадимги шаҳарлар ва йирик аҳоли пунктлари орқали ўтган бўлиб, уларнинг шаклланиши ва эволюциясида катта аҳамиятга эга бўлган. Буни Мароқанда, Ерқўрғон, Узунқир, Кўктепа ва бошқа қадимги шаҳарлар мисолида ҳам кўриш мумкин.

<sup>67</sup> Кўктепа ёдгорлиги Самарқанд вилояти Пойариқ тумани ҳудудида, Челақдан 5 км. жануби-шарқда, Шамот ва Чандир қишлоқлар оралиғида жойлашган. XX асрнинг 80-йиллари оқирдан бошлаб ўзбек-француз қўшма археологик экспедицияси томонидан ўрганилган. Икки қисмдан иборат бу кўҳна шаҳар тақдир мудофаа девори билан 100 га майдонни эгаллаган. (Бу ҳақда батафсил қараг: Исомиддинов М.Х., 2002, с. 35-39).

<sup>68</sup> Бу йўналиш ҳозирги Нурота тоғ тизмасига кирувчи Оқтоғда жойлашган Бел доvonи орқали ўтган бўлиши мумкин. Бу йўналишда ҳозирда Самарқанд-Нурота автомобиль йўли ўтган.

<sup>69</sup> Умуман олганда, Нурота тоғларида Зарафшон воҳасига ўтувчи бир неча доvonлар бўлиб, улардан от-уловлардагина ўтish мумкин, яъни арава юра олмаган. Бу йўллар маддалий чорвадор қабилалар назоратида бўлган.

Шу тариха, илк темир даврида минтақадаги дашт ва тоғ йўллари изчил ўзлаштирилиб, улардан мавсумга қараб фойдаланиш кенг ёйилди. Буни юқорида Бақтрия ва Сугдиёна ҳудудлари орқали ўтган йўллар йўналишлари таҳлили ҳам кўрсатди.

**Қадимги Бақтрия ва Хоразм** Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб ўтувчи алоқа йўли орқали боғланган. Бу йўл мил. авв. I минг йиллик 1-ярмида шаклланган Мирзабекқалъа, Керкича, Чоплитепа каби манзилгоҳлар орқали ўтган ва Одойтепада Мурғоб воҳасидан келувчи йўл билан боғланган (Сағдуллаев А.С., 1990, с. 9). Бу ҳудудларнинг ўзаро алоқаларида Амударё сув йўли ҳам катта ўрин тутган<sup>70</sup>.

**Сугдиёна ва Хоразм воҳасини боғловчи алоқа йўллари** бир неча йўналишда бўлганлигини айтиб ўтиш мумкин. Асосий йўналиш Зарафшон дарёси оқимида жойлашган маконлар орқали Амударёга олиб чиққан ва дарёнинг ўнг қирғоғи бўйлаб қадимги Хоразмга олиб борган. Хоразм воҳасига Одойтепа яқинидаги кечуви орқали Амударёнинг чап қирғоғига ўтилиб, Марғиёнадан келувчи алоқа йўлига қўшилиб ҳам бориш мумкин бўлган.

**Сугдиёна — Чоч — Фарғона алоқа йўли.** Мил. авв. I минг йилликнинг биринчи ярмида Ўрта Осиё жанубини Фарғона водийси, Тошкент воҳаси ва Уструшона ҳудудлари билан боғловчи алоқа йўлларининг бир неча йўналишлари фаолият кўрсата бошлади. Фарғона водийсидаги сўнгги бронза — илк темир даврларига мансуб Чуст маданияти шаклланишида Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудлари билан бўлган алоқалар катта ўрин тутганлигини, Олой тоғининг ғарбий тизмалари билан деярли тўлиқ ўраб олинган Фарғона водийсини ғарбдаги ва жанубдаги ўлкалар билан боғловчи йўллар сўнгги бронза даврида, эҳтимол, ундан анча илгари ўзлаштирила бошланганлигини юқорида кўриб ўтдик. Илк темир давридан бошлаб Фарғона водийсида қадимги деҳқонларнинг манзилгоҳлари кўпайиб, Шоҳимардонсой, Марғилонсой ва Косонсой ҳавзаларида

<sup>70</sup> Минтақадаги сув йўлларини тадқиқотимизнинг алоҳида бобида кўриб ўтамиз

илк деҳқончилик туманлари — воҳалари пайдо бўлди. Илк темир даврига мансуб маконлар Узган (9 та), Қорасув (24 та), Косонсой (8 та), Қорадарё, Хўжабод воҳаларида жойлашган бўлиб, улар орасидаги масофа 1 кунлик йўл, яъни 20-30 км.ни ташкил қилади. Фарғонадаги деҳқончилик воҳаларининг маркази сифатида мил. авв. X–IX асрларга келиб Далварзин кўҳна шаҳрининг аҳамияти ортиб, йирик савдо-ҳунармандчилик ва маданий марказ сифатида водийнинг ички ва ташқи алоқа йўллари тизимининг бош бўғинини ташкил этарди (Матбабаев Б.Х., 2001; Матбабаев Б.Х., 2004, 27-33-бетлар; Анарбаев А.А., 2000).

Мил. авв. VII–VI асрларда Фарғона водийсида Чуст маданияти ўрнини чорвадор ва деҳқонларнинг Эйлатон маданияти эгаллади<sup>71</sup>. Бу маданиятга мансуб маконлар Фарғонанинг деярли барча ҳудудларида топилганлиги бу даврда водийдаги ички аҳамиятга эга йўллар йўналишлари шаклланганлиги ва фаолият кўрсатганлигидан далолат беради.

Илк темир даврида Фарғона водийсини минтақанинг жануби билан боғлайдиган йўллар, асосан, икки йўналишда бўлиб, жанубий йўналиш водийнинг шарқидан Дашти Ашт ва Уструшонанинг<sup>72</sup> шарқий ҳудудлари орқали ўтган. Бу йўналишнинг биринчи қисмини ташкил этган Фарғона-Хўжанд йўлида жойлашган Эйлатон даврига мансуб Оқтош (Фарғонадан 9 км. жанубда), Кунгай, Суфан, Дашти Ашт каби мазор-қўрғонлар ўрганилган (Заднепровский Ю.А., 1985а, с. 195-196). Мазорқўрғонларнинг нафақат диний, шу билан бирга, йўллар йўналишини ёки чегараларни аниқлашга хизмат қилувчи ўзига хос иншоотлар сифатида қаралиши<sup>73</sup> ҳақиқатга яқин эканлигини юқоридаги

<sup>71</sup> Бу маданият Қорадарё یرмоғи бўлган Қолғандарё яқинида жойлашган ва дастлаб 1933-1934 йилларда Б.А. Латинин томонидан ўрганилган Эйлатон ёдгорлиги номидан олинган. (Бу маданият ҳақида қаранг: Заднепровский Ю.А., 1985, с. 195-198).

<sup>72</sup> "Уструшона" атамаси ёзма манбаларда илк ўрта асрлардан бошлаб қўлланила бошлайди. Ўрта Осиёнинг бу муҳим тарихий-маданий вилояти Туркистон тоғ тизмаларининг шимолидаги ҳудудлари — Хўжадан Жиззахга ва Ҳисор тоғ тизмаларигача бўлган жойларни ўз ичига олган. Бу ҳақда кейинги бобларда кенроқ тўхталиб ўтамиз.

<sup>73</sup> Бу ерда Ўрта Осиёдаги мазор-қўрғонлар янголлар чегарасида, сув айирмалари ёнида, тоғ сўкмоқлари ва довоёларда жойлашганлигидан келиб чиқилмоқда. (Бу ҳақда қаранг: Массон М.Е., 1953в, с. 16).

кўрғонларнинг Фарғона — Хўжанд йўлида жойлашганлигида ҳам кўрамыз.

Фарғонадан бу йўналишда келган йўл Сирдарёнинг чап қирғоғида жойлашган ҳозирги Хўжанд ўрнидаги қадимги шаҳар<sup>74</sup> орқали ўтган. Илк темир ва айниқса, аҳамонийлар давридан бошлаб Фарғона водийсининг минтақа жануби билан алоқаларида Хўжанд муҳим ўрин тутиб келди. Фикримизча, Хўжанднинг шаҳар сифатида шаклланиши ва юксалишида ушбу алоқа йўли ҳамда Сирдарё сув йўлининг аҳамияти ниҳоятда каттадир.

Хўжанддан Суғдиёнага ўтувчи йўл бўйида Куркат, Нуртепа, Хонттепа каби илк темир ва аҳамонийлар даврига мансуб археологик ёдгорликлар мавжуд (Грицина А.А., 1990, с. 18-22). Фарғонадан Суғдга ўтувчи ушбу йўналишдаги алоқа йўлининг кейинги муҳим бекати ёзма манбаларда Кирополь (Курушкада, Киресхата,) номи билан аталиб келган қадимги шаҳар ҳисобланади<sup>75</sup>. Кирополдан Мирзачўл чегарасида жойлашган Нуртепа ёдгорлиги ўрнидаги қадимги шаҳар<sup>76</sup> ҳамда Зомин ва Жиззах орқали Самарқандга йўл ўтган.

Фарғона водийсини минтақанинг жануби билан боғловчи йўлларнинг шимолий йўналиши қадимги Чоч (Тошкент) воҳаси орқали ҳам ўтган. Бу йўналиш ҳозирги Зомин ёки Жиззахда Фарғонадан Хўжанд орқали келган йўллар билан бирлашиб, Суғдиёнанинг марказий шаҳри бўлган Мароқандага олиб борган. Фарғонани Чоч воҳаси орқали

<sup>74</sup> Тадқиқотларнинг далолат беришича, Хўжанд ўрнида м.а. авв. VI-V асрларда мустаҳкамланган шаҳар вужудга келган. Кейинчалик А.Македонский томонидан эгалланиб, унинг ўрнида юноналарнинг муҳим мудофаа полиси — Александрия Эсхата (чеккадаги Александрия) барпо этилган. Баъзи тадқиқотчилар бу шаҳар антик давр манбаларида қайд этилган Газа шаҳри бўлиб, Хўжанд яқинидаги Румов номида ҳам буни кўриш мумкин деб ҳисоблайдилар. (Бу ҳақда қаранг: Негматов Н.Н., Беляева Т.В., 1977, с. 569; Беляева Т.В., 1990, с. 82-83).

<sup>75</sup> Бу шаҳарнинг қаерда жойлашганлиги ва ҳозиргача ўрганилган қайси археологик ёдгорлик унинг харобалари эканлиги тўғрисида олимлар ўртасида умумқабул қилинган фикр йўқ. Ўтган асрнинг ўрталарида Н.Негматов томонидан бу шаҳар Уратепадаги Мугхона ёдгорлиги ўрнида бўлганлиги ҳақида фикр билдирилган эди. Кейинги йилларда бу фикрни асоссиз деб ҳисоблаб, Кирополни Нуртепа ёки Курушкат яқинида бўлганлиги ҳақида ҳам фикрлар айтилмоқда. (Бу ҳақда қаранг: Негматов Н., 1953, с. 232-236; Грицина А.А., 1992., с. 14-16).

<sup>76</sup> Мил. авв. VII асрда асос солинган бу шаҳар 18 га. майдонни эгаллаб, мудофаа деворларига эга икки қисмдан — эрк ва бевосита шаҳардан ташқил топган. (Бу ҳақда қаранг (Кочеленко Г.А., 1985в, с. 200).



Сугдиёна билан боғловчи бу йўналишнинг шаклланиши ва ривожланишида илк темир даври катта ўрин тутди. Бу даврда Тошкент воҳасида пайдо бўлган Бурғулик маданиятига<sup>77</sup> мансуб йирик маконлар ушбу алоқа йўли йўналишларини белгилашда муҳим ўрин тутди. Бу йўналиш Фарғона водийси ва Чоч воҳасини ажратиб турувчи Чотқол-Курама тоғларидаги доvonлар (Қамчиқ доvони, Қуйпангар доvони) орқали Ангрэн ва Чирчиқ дарёлари бўйида жойлашган қадимги Чоч воҳасига олиб келган. Ҳозирги кунгача Чотқол-Курама тоғ ён бағирларидан ва Сирдарёнинг воҳадаги асосий ирмоқлари Ангрэн ва Чирчиқ дарёлари водийларидан Бурғулик маданиятига оид 20 дан ортиқ маконлар топилган (Буряков Ю.Ф., 2004, с. 22-23). Улар Фарғона — Чоч — Сугдиёна алоқа йўлида жойлашган ёки бу йўл билан ёрдамчи тармоқлар орқали боғланган эди. Фарғонадаги Чуст ва Эйлатон ҳамда Тошкент воҳасидаги Бурғулик маданиятларига оид маконлардан топилган моддий буюмлар минтақанинг бу икки қадимий ўлкалари ўртасида иқтисодий-хўжалик алоқалари ва маданий таъсир мавжуд бўлганлигидан далолат беради. Хусусан, мутахассислар уй-жой (ертўла ва ярим ертўла шаклидаги маконлар) қурилиши ва кулолчилик маҳсулотларидаги (қўлда ясалган ва рангли нақшлар билан безатилган сопол идишлар) баъзи ўхшашликларга эътибор қаратмоқдалар (Буряков Ю.Ф., 2004, с. 23). Табиийки бу ўхшашликлар икки ҳудуд ўртасидаги алоқалар ва алоқа йўллари фаолияти маҳсули эди.

Темир металлургияси ривожини ҳамда бошқа турли металлларга, қимматбаҳо тошларга бўлган эҳтиёж Ўрта Осиё жанубий вилоятларининг ер ости конларига бой Тошкент воҳаси ва Фарғона водийси билан алоқалари кучайишига олиб келган муҳим сабаблардан бири эди.

Марказий Осиёдаги ички алоқа-савдо йўллари ичида ўтrock деҳқончилик воҳаларини кўчманчи чорвадорлар

<sup>77</sup> Мутахассислар бу маданият икки босқичда (Бурғулик 1 - мил. авв. IX-VII асрлар ҳамда Бурғулик 2 - мил. авв. VI-III асрлар) ривожланлигини аниқлашган. (Бу маданият ҳақида қараг: Буряков Ю.Ф., 1982, с. 70; Буряков Ю.Ф., Кошелевко Г.А., 1985, с. 198-199).

эгаллаган ҳудудлар билан боғловчи йўллар ҳам катта ўрин тутади. Юқорида кўриб ўтганимиздек, Марказий Осиё даштлари, тоғ ва тоғ олди ҳудудларидаги чорвадорлар бронза даврида ярим ўтроқ ҳаёт кечирганлар. Чорва моллари сонининг ошиб бориши ўтларга бой яйловларга бўлган эҳтиёжни келтириб чиқаргани боис, бронза даври охирларига келиб хўжалигида, асосан, чорвачилик билан шуғулланиш етакчилик қилиб келган қабилалар яйлов чорвачилигига, яъни кичик доирадаги яйловларда ўз чорва молларини боқишга ўтишади. Бу жараённинг кенгайиб бориши, яъни янги-янги яйловларнинг ўзлаштирила бориши натижасида илк темир даврига келиб яйлов чорвачилигидан нисбатан катта ҳудудларни қамраб олган кўчманчи чорвачилик келиб чиқди. Кўчманчи чорвачиликнинг минтақа ижтимоий-иқтисодий ҳаётида тутган ўрнини ҳисобга олиб бу хўжалик турининг келиб чиқиши ва ўзига хос хусусиятларига қисқача тўхталиб ўтиш зарур.

Марказий Осиёда кўчманчи чорвачилик хўжалиги ва унинг табиий-географик чегаралари шаклланишида, ер шарининг бошқа ҳудудларида бўлгани каби, табиий шароит катта таъсир кўрсатган. Хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган ярим ўтроқ чорвадор қабилалар бронза давридан бошлаб Олтойдан Қора денгизгача бўлган катта ҳудудларни ўзлаштириб олдилар. Сўнгги бронза ва илк темир даврида минтақамизнинг дашт ҳудудлари чегарасида, тоғ ва тоғ олди ҳудудларида хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилалар кенг ёйилиб, яйлов кўчманчилиги ва унинг ривожланиши натижасида келиб чиққан кўчманчи чорвачилик хўжалиги етакчи ўрин тута бошлайди. Бу жараён кенгайиб бориб, мил. авв. I минг йиллик бошларида минтақамизнинг дашт, чўл ва тоғ олди ҳудудлари хўжалиги, асосан, чорвачиликка (қўйчилик ва йилқиччиликка) ихтисослашган кўчманчи қабилалар томонидан эгалланди. Бу қабилалар хўжалигида қончилик, чорвачилик маҳсулотларига (тери, жун ва бошқалар) ишлов бериш, ов ҳамда ҳарбий қуроқ-яроғлар ясаш билан

боғлиқ хунармандчилик турлари ҳам бўлган. Йилқиччилик ва кончилик билан ҳам шуғулланиб, жанговар ҳарбий кучга эга бўлган бу қабилалар хўжалигида дехқончилик, хусусан, дон етиштириш ҳам катта ўрин тутган. Ўрта Осиёнинг шимоли-шарқий ҳудудларидаги чорвадорлар маконларида олиб борилган тадқиқотлар даврида дехқончиликда ишлатиладиган меҳнат қуроллари (ўроқ, ёрғучоқ ва бошқалар) топилши хўжалигида анъанавий равишда кўчманчи чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилалар дехқончилик билан ҳам изчил шуғулланиб келганлигини кўрса-тади (Акишев К.А., 1972, с. 31-46).

Минтақамизда махсус хўжалик тури сифатида кўчманчи чорвачиликнинг пайдо бўлиши яйлов-қишлиқ-яйлов йўналишида алоқа йўллариининг шаклланиши ва ривожланишига ҳам олиб келди. Ярим кўчманчи ва кўчманчи чорвачиликнинг пайдо бўлишида бепоён дашт, чўл, сахро ва ярим сахро ҳудудларидаги чорва учун озиқ бўладиган емиш-ўтларнинг мавсумийлиги, яъни уларнинг баҳор, ёз ва кузқиш ойларида ўсадиган турлари мавжудлиги ҳам катта аҳамиятга эга эди. Чорвачиликнинг ривожланиши чорвадор хўжаликлар томонидан чорва моллари учун емиш бўладиган тўйимли озуқабоп ўсимликларга бой ҳудудларни ўзлаштира борилиши жараёнига мос равишда борган. Минтақанинг тоғ ва адирлари, чўл ва ярим чўллари, дашт ва саҳролари бир йиллик ва кўп йиллик озуқабоп ўсимликларга бойдир (Акишев К.А., 1972, с. 31-46; Тожибоев К., Саримсоқов Э., Тожибоев Ш., 2003, 15-18-бетлар). Хусусан, Қизилқумдаги тадқиқотлар бу ҳудуд қумлик ва чўл табиий иқлим шароитига мослашган сувсизликка чидамли ва иссиқсевар ўсимликлар ҳисобланган куз ва қиш ойларида чорва учун озиқ бўладиган қора саксовул, оқ боялиш, қуйровуқ, шувоқ, коврак сингари ўтлар турларига бойлигини аниқлаб берди (Раҳимова Т., Шомуродов Х., 2003, 31-33-бетлар). Шу ўринда чўл ва ўрта чўл яйловларининг асосий озуқабоп ўсимликларидан бири бўлган шувоқ қоракўл қўйларининг энг сеvimли емишларидан бири эканлигини, ўлкамизда қоракўлчиликка ихтисослашган чорвадор хўжа-

ликлар чорвачилик илк шаклланиш даврларидаёқ пайдо бўлганлигини айтиб ўтиш зарур. Шу тариқа минтақадаги табиий яйловлар ва чорвачиликни ривожлантириш учун қулай ўтлоқларнинг мавжудлиги, чорва учун озиқ бўладиган ўсимликларнинг мавсумийлиги ҳам кўчманчи чорвачилик шаклланиши ва ривожланишида катта ўрин тутган.

Кўчманчи чорвачилик пайдо бўлишининг иккинчи сабаби табиий ичимлик суви заҳиралари билан боғлиқ эди. Сув заҳиралари кўлами, иқлимнинг қуруқлиги, ер ости, дарё ва кўллар сувининг яроқлилиқ даражаси, таркибидagi туз микдори кўчманчи чорвадорлар ҳужалиги учун ниҳоятда муҳим бўлган. Айнан чорва учун керакли сув заҳираларига бўлган талаб кўчманчи чорвачилик пайдо бўлишининг иккинчи муҳим шarti эди (Акишев К.А., 1972, с. 33-34). Бу омиллар туфайли чорвадорлар баҳорда, кунлар исий бошлаши билан шимолдаги даштларга — ўтлар ва ичимлик сувига бой яйловларга кўчишга, кузда совуқ тушиши билан қишлик қароргоҳларига қайтишга мажбур бўларди. Кўчманчи чорвадорларнинг қишлик жойлари-қароргоҳлари, одатда, географик жиҳатдан қулай жойларда — тоғ дараларида, дарё қирғоқлари яқинида, дашт ва чўллардаги сув манбалари — қудуқлар яқинида жойлашган эди. Манбаларни таҳлил қилиб, кўчманчи қабила-ларнинг қишки қароргоҳлари ва яйловлари орасидаги масофа, одатда, катта ҳудудларни ўз ичига олганлигини (70-75 км. дан 200-250 км гача ва ундан ортиқ) қайд этиш мумкин. Бу ҳолатни Марказий Осиёнинг қадимги чорвадор қабилалари — хунлар, усунлар, қанғарлар ва бошқалар мисолида кўрамиз. Бу ҳол, нафақат, қадимги даврларда, балки ўрта асрларда ҳам кузатилади. Хусусан, XIII асрга оид европалик сайёҳлар ва элчилик миссиялари аъзолари асарларида минтақамиз даштларидаги кўчманчилар ўз яйловларини, яъни қиш, баҳор, ёз ва куз фассларини қайси яйловда ўтказишни аниқ белгилаб олганликларини қайд этади (Марко Поло, 2005, с. 105). Кўчманчиларнинг яйловдан-ййловга кўчиши турли географик кенгликларда турлича бўлиб, масалан, бундай кўчиш Монголиянинг ички

худудларида 150 км., ташқи Монголияда 600 км., Кичик ва Ўрта жуз қозоқларида 1000-1500 км.ни ташкил қилган бўлса, қирғизларда вертикал кўчиш 150-200 км., туркманларда радиал-доирасимон кўчиш 20-30 км.дан 150-200 км.гача бўлиб, айрим худудларда бундай кўчиш йўналишлари қадимги даврдан то сўнгги асрларгача ўзгармасдан келган (Хазанов А.М., 2000, с. 131). Умуман олганда, бу хусусият, мавжуд табиий шароит ва унга оптимал даражада мослашган хўжалик юритиш шаклининг ифодаси эди.

Марказий Осиёда кўчманчи чорвачилик пайдо бўлган мил. авв. IX-VIII асрлардаёқ турли қабилалар томонидан яйловлар ва қишки қароргоҳлар жойи аниқ белгилаб олинди. Кўчманчи чорвачилик кенг ёйилган худудларда, хусусан, минтақамизнинг шимолий худудларида кўчманчиларнинг қишки қароргоҳлари кўп топилган. Бу қароргоҳлар бир томондан кўчманчи чорвадорларнинг маълум уруғига тегишли доимий яшаш жойлари ва сулолавий қабристонлар жойи бўлса, иккинчи томондан, уларнинг моҳияти узоқ тарихий давр мобайнида ўзгармасдан қолганлиги, яъни қишки қароргоҳ сифатида фойдаланиш узлуксизлиги кузатилади. Бунга асосланган мутахассислар кўчманчи чорвадорлар маданияти, хўжалиги, турмуш тарзининг яхлитлиги ва меросийлиги масаласини кўтариб чиқмоқдалар (Акишев К.А., 1972, с. 33).

Кўчманчилар қишки қароргоҳлари ёнида чорвадорларнинг маълум уруғига тегишли сулолавий қабристонлар ҳам жойлашган бўлиб, уларларнинг айримлари сўнгги бронза — илк темир давридан бошлаб кўчманчиларнинг сулолавий қабристонлари вазифасини узлуксиз ўтаганлиги кузатилади (Акишев К.А., 1972, с. 34-36). Бу ушбу ёдгорликлардан ягона этник гуруҳларга тегишли сулолавий қабристонлар сифатида бир неча минг йиллар давомида узлуксиз фойдаланиб келинганлигини кўрсатади.

Чорвадорларнинг мазор-қўрғонлари Ўрта Осиёнинг деҳқончилик воҳалари ва дашт зоналари чегарасидан, тоғ олди худудларидан ҳам кўплаб топилган. Уларда олиб борилган тадқиқотларни таҳлил қилиб, бир томондан, чорвачи-

лик хўжаликнинг махсус тури сифатида мил. авв. III-II минг йилликда деҳқончиликдан ажралиб чиққанлиги, иккинчидан, бу хўжалик тури яйлов чорвачилиги кўринишида шаклланганлиги, учинчидан, чорвадор қабилалар моддий маданияти ва эгаллаган ҳудудлари ҳақида муҳим хулосаларга келиш мумкин.

Суғд, Хоразм, Бақтрия ва Марғиёна ҳудудларидаги кўчманчи чорвадорлар мазорқўрғонларининг жойлашишидан келиб чиқиб, улар чўллар, даштлар ва тоғлар билан воҳалар чегараларида тарқалганлигини қайд этиш лозим. Сўнги бронза ва илк темир даврида Самарқанд ва Қашқадарё Суғдида, Бақтрия ва Марғиёнада мазорқўрғонлар учрамайди. Бундай қўрғонлар Бухоро воҳаси ва Амударё қўйи оқимларида кўп тарқалган бўлиб, фақатгина мил. авв. II-I асрлардан бошлаб чорвадорларнинг мазорқўрғонлари Ўрта Осиёнинг барча воҳалари чегараларида учрайди (Исомиддинов М., Курбанов Н., 2002, с. 53). Бу ўтроқ деҳқон аҳоли ва кўчманчи чорвадорлар ўртасидаги тобора кенгайиб борган алоқалар ва ўзаро таъсирнинг натижасидир.

Илк темир даври кўчманчи чорвадорлар хўжалигида йилқичилик ва қўйчилик етакчи ўрин тутарди. Шу билан бирга, кўпчилик мутахассислар фикридан келиб чиқиб, улар хўжалигида иқтисоднинг яна бир муҳим тармоғи — кончилиқ ҳам ривожланганлигини айтиб ўтиш керак. Бронза даврида Марказий Осиёдаги мис конларини кенг ўзлаштирган чорвадор қабилалар мил. авв. I минг йиллик бошларига келиб яна бир муҳим кашфиётни — темир рудасини эригиш ва ундан қурол-яроғлар, турли меҳнат қуроллари ва бошқа буюмлар тайёрлашни ўзлаштирдилар. Юнон манбаларида “Осиёлик скифлар” номи билан, қадимги форс манбаларида “саклар” номи билан аталган бу чорвадор қабилалар — массагетлар, саклар, аримасплар, аргипийлар, исседонлар, иўрк (турк)лар ва бошқалар Марказий Осиё халқлари тарихи ва маданиятида, этногенезида катта из қолдирганлар.

Умуман олганда, кўчманчи чорвачилик — номадизм Марказий Осиёда уч минг йилдан кўпроқ давр мобайнида

минтақа халқлари ижтимоий-сиёсий, иқтисодий ва маданий ҳаётида муҳим ўрин тутиб, бу хўжалик турининг шаклланиши ва ривожланиш босқичини қуйидаги жадвал кўринишида акс эттириш мумкин.

№	Шакли	Пайдо бўлган даври	Хусусиятлари
1	Уй чорвачилиги	Неолит ва энеолит давлари	Мил авв. VI-IV минг йилликларда чорвачиликнинг илк шакли пайдо бўлиб, бу хўжалик тури деҳқончилик билан бирга қўшиб олиб борилган. Чорва молларини қишки мавсумда озуқа билан таъминлашга мўлжалланган экинлар кўп экилган. Қора моллар боқилган. Бу даврнинг сўнги босқичларида от ва туя каби ҳайвонлар ҳам хонакитлаштирилган.
2	Яйлов чорвачилиги	Ривожланган ва сўнги бронза даври	Мил авв. III-II минг йилликлар чорвачиликнинг бу тури ривожланган давр ҳисобланади. Бу даврда от, туя, эшак каби улов воситалари вазифасини бажарадиган ҳайвонларни боқиб кенг ёйилди, чорва моллари ишда қўй ва эчкилар миқдори кўпайиб борди. Енгил туёқли ҳайвонларни доимий маконлардан узоқда жойлашган яйловларда боқиб пайдо бўлди. Бу иш билан қуролланган эркаклар шугулланиб, янги яйловларни эгаллаш учун рақобат қурол-яроғлар турининг ва сифатининг ошишига, бу эса ўтроқ чорвадор қабилаларнинг дашт ва чўллардаги конларни ҳам ўзлаштира боришларига олиб келди.
3	Кўчманчи чорвачилик	Сўнги бронза илк темир даврдан то XX аср бошларигача	Мил авв. II-I минг йилликлар чегарасида минтақанинг дашт ва чўлларида, тоғ ва тоғолди ҳудудларида хўжалигида йилқичилик ва қўйчилик асосий ўрин тутган чорвадор қабилалар ажралиб чиқдилар. Мавсумий яйловлар ва сув манбалари, қишки қароргоҳларни ўзаро боғлайдиган алоқа йўллари йўналишлари ва тегишли инфратузилмалар (қудуқлар ва бошқалар) пайдо бўлди. Дашт ва чўлларда нисбатан катта ҳудудларни қамраб олган горизонтал кўчиш, тоғ ва тоғолди ҳудудларида эса кўчиш масофаси нисбатан камроқ бўлган вертикал кўчиш йўналишлари шаклланди. Кўчманчи чорвачиликнинг бу шакли минтақамизда то XX аср бошларигача ўз моҳиятини ўзгартирмасдан сақлаб келди.

Шу тариқа, илк темир давридан бошлаб, Марказий Осиёнинг ўтроқ деҳқончилик воҳалари ва чорвадорлар эгаллаган ҳудудлари ўртасидаги доимий иқтисодий-хўжалик алоқалари янада кенгайди. Бу алоқалар, айниқса, минтақа шимолидаги дашт қабилалари билан чегарадош воҳаларда кенг кўламда олиб борилган. Хусусан, Хоразм воҳасидаги илк темир даврига (мил. авв. X-VIII асрлар) мансуб Амиробод маданияти шаклланишида Хоразмнинг Евроосиё даштларидаги кўчманчи чорвадорлар маданияти билан мавжуд бўлган қалин алоқалар ва ўзаро таъсир катта ўрин тутган (Толстов С.П., 1948, с. 69-70).

Сўнги бронза — илк темир давридан бошлаб Сирдарё ва унинг ирмоқлари ҳавзасида жойлашган Фарғона ва Чоҳ воҳасида ўтроқ зироаткор ва кўчманчи чорвадор қабила-лар ўзаро мулоқотда бўлиб келган. Бу муносабатлар ушбу ҳудудлардаги моддий маданиятда ўз аксини топганлигини кўриш мумкин. Хусусан, Қирғизистонда олиб борилган тадқиқотлар, Иссиқкўл бўйидаги маконлардан (Оқтош-2, Қораболта) топилган моддий буюмлар (меҳнат қуроллари ва бошқалар) Фарғона ва Тошкент воҳасининг бу ҳудудлар билан қалин иқтисодий-маданий алоқалари мавжуд бўлганлигини кўрсатди (Мокрынин В.П., Плоских В.М., 1988, с. 78). Умуман олганда, дашт чорвадорлар мадания-тининг Фарғона водийси ва Тошкент воҳаларига таъсири анча кенг бўлганлигини тарихий тадқиқотлар натижалари кўрсатиб берганлиги маълум. Мутахассислар фикрича, тоғлар билан ўралган Фарғона водийсида кўчманчи чор-вачиликнинг вертикал шакли, яъни чорвадорларнинг илиқ мавсумларда тоғларга кўчиши, қиш ойларида пастлик-лардаги қишлиқ (қишлоқ)ларга қайтиши кенг тарқалган бўлса, дашт ва текисликлар билан чегарадош Тошкент воҳасида горизонтал кўчиш кенг тарқалган эди (Буряков Ю.Ф., 2004, с. 23; Ёрматов И., 2005, 26-бет).

Шу тариқа, илк темир даврига келиб Ўрта Осиёнинг турли тарихий-маданий вилоятларини бир-бирлари билан, ўтроқ деҳқончилик маконларини чорвадор қабила-лар эгаллаган ҳудудлар билан боғловчи алоқа ва савдо



йўллари шаклланди. Бу алоқа йўллари йўналишлари сўнгги даврлардаги сиёсий, тарихий-маданий жараёнларда ҳам муҳим аҳамиятга эга бўлиб келди.

## 2.2. Ташқи транзит йўллар ва халқаро алоқаларнинг янги йўналишлари

Илк темир ва аҳамонийлар даври Марказий Осиёнинг ташқи алоқалари ривожда алоҳида ўрин тутди. Бу биринчи галда ташқи алоқаларда иқтисодий мотивлар билан бир қаторда сиёсий манфаатларнинг пайдо бўлиши билан ҳам боғлиқ эди. Бу даврда минтақанинг ташқи алоқалари йўналишларида Месопотамия, Миср, Олд Осиё, Эрон, Ҳиндистон, Олтой ва Шарқий Туркистон, Урал ва Сибирь ҳудудлари катта ўрин тутганлигини айтиб ўтиш керак. Бу, нафақат минтақа, шу билан бирга, қўшни минтақалар миқёсида катта ўрин тутган йирик транзит алоқасавдо йўлларининг тармоқлари шаклланишига ҳам олиб келди. Улар ичида «Олтин йўли», «Дашт йўли» ва бошқа йўналишдаги йўлларни алоҳида айтиб ўтиш керак. Илк темир даврида фаолият кўрсатган қадимги транзит йўллар йўналишлари кейинги даврларда ҳам ўз фаолиятини сақлаб қолган бўлиб, улар ҳақида ёзма манбаларда ҳам маълумотлар мавжуд. Бу маълумотларни тарихий-археологик тадқиқотлар натижалари билан солиштириш орқали бу йўлларнинг асосий йўналишлари ҳақида муҳим хулосалар чиқариш мумкин.

**Дашт йўли.** Минтақамиз ҳудуди орқали ўтган транзит савдо йўллари ичида Олтойдан бошланиб Эрон, Месопотамия, Арабистон ва Шимолий Африкага ҳамда Итил ва Ёйиқ дарёлари оралиғидаги даштлардан Ҳиндистонга олиб борувчи йўллар ҳам муҳим ўрин тутарди. Шу билан бирга, Эрон ва Кичик Осиёнинг марказий ҳудудларининг Олтой билан алоқаларида Қора денгиз шимолидаги даштлардан шарққа қараб чўзилган скифлар ўлкаси ҳам ўзига хос транзит ҳудуд бўлган. Тегишли маълумотлар мил. авв. I минг йиллик ўрталарида Қора денгиз бўйларида бош-

ланиб, Дон дарёсининг қуйи оқими орқали жанубий Урал, Иртиш дарёси ҳавзаси ва Олтойга олиб борган ва “Дашт йўли” номи билан машҳур бўлган халқаро транзит аҳамиятга эга алоқа йўли шаклланганлигини кўрсатмоқда (Руденко С.И., 1952, с. 211; Смирнов А.П., 1966, с. 135-140).

Юнон тарихчиси Геродотнинг<sup>78</sup> форс подшоҳи Доро I томонидан скифлар юртига уюштирган ҳарбий юришлари тафсилотларини (Геродот., 2004, с. 214-252) таҳлил этиб, Қора денгиз шимолидаги даштлардан Олтойга қадар чўзилган бу алоқа йўли йўналишларини яққол кўриш мумкин. Бу йўл Қора денгиз шимолидаги савдо шаҳарларидан (Тир, Ольвия, Херсонес, Пантикапей ва бошқалар) бошланиб, Дон дарёсининг қуйи оқимидаги Танаис шаҳри, Қуйи Волгабўйи, Оролбўйи, Жанубий Козогистон орқали Юқори Иртиш ва Зайсан қўли худудига, аргиппийлар юрти бўлган Олтой ва Шарқий Туркистонга олиб чиққан (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 29; По Великому шелковому пути, 1991, с. 9). Олтойдан Европага йўлак солган бу йўл Сибирь ўрмонларининг жанубий қисмидан ҳамда Итил (Урал) ва Ёйиқ (Волга) дарёлари қуйи оқимидан ўтган (Мурад Аджи, 2004, с. 182-183). Бу йўл ҳақда Хитой манбалари ҳам маълумот беради (Хўжаев А., 2005а, 362-бет).

Баъзи маълумотларни таҳлил қилсак, Олтойдан Сибирь ва Уралорти даштлари орқали Қора денгиз қирғоқларига олиб чиққан Дашт йўли фаолиятининг бошланиши анча олдинги даврларга бориб тақалиши мумкин. Хусусан, Кичик Осиёдаги бронза даврига тегишли Хетт маданиятига хос айрим хусусиятлар Марказий Осиёдаги туркмуғул қабилалари маданиятига ўхшашлиги (Чайлд Г., 2005, с. 39, 122), мил. авв. VIII асрларда Олтой ва Оссурия ўртасида маданий алоқалар йўлга қўйилганлиги (Руденко С.И., 1960, с. 292) ва бошқа маълумотлар юқорида йўналишлари келтирилган Дашт йўли фаолияти мил. авв. II-I

<sup>78</sup> Геродот мил. авв. 490-480 йиллар орасида Кичик Осиёдаги Галикарнасда таваллуд топган. Мил. авв. 425 йилда Афинада (ёки Италия жанубида) вафот этган. Геродот Афинада ҳам узоқ йиллар яшаган. Миср, Финикия, Месопотамия, Қора денгиз бўйларига саёҳат қилган. Кўрган-кечирганлари ва тўлаган маълумотлари асосида юнон-форс урушлари тарихига аталган асар ёзган. Бу асар кейинчалик «Тарих» деб аталган ва александрияликлар томонидан 9 та китобга бўлиниб, ҳар бир китоб 9 та Муза номи билан атаб чиқилган.

минг йилликларда шаклланидан далолат беради. Бу ҳудудлардаги моддий топилмалар ҳам Қадимги Шарқ дунёсининг Олтой билан иқтисодий-маданий алоқалари анча кенг кўламли бўлганидан далолат бермоқда<sup>79</sup>.

Месопотамия ва Эроннинг Олтой ҳудуди билан алоқаларида бизнинг минтақамиз ҳам ўзининг қулай географик жойлашувидан келиб чиқиб транзит ҳудуд сифатида муҳим ўрин тутган бўлиши шубҳасиздир. Мил. ав. VIII-VII асрларда минтақамизнинг Оссурия (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 19) ҳамда Олтой ҳудудлари билан иқтисодий-маданий алоқалар мавжуд бўлганлигини тасдиқловчи кўплаб маълумотлар бундан далолат беради. Баъзи мутахассислар фикрича, Олтой халқлари тасвирий санъатида аҳамонийлар даври форс анъаналарининг (масалан, гавдаси шерникидек, бош қисми бургутсимон ўткир тумшукли йиртқич қушникидек тасвирланувчи грифон образи) пайдо бўлишида минтақамиз транзит ҳудуд сифатида катта ўрин тутган бўлиши мумкин (Пьянков И.В., 1976, с. 23). Олтойдаги Пазирик мозорқўрғонларидан<sup>80</sup> топилган жундан тўқилган гилам қолдиқлари ўз хусусияти билан Ўрта Осиё гиламларига ўхшаб кетишини, машҳур “Амударё хазинаси”даги олтин буюмларда учрайдиган аёл тасвири бешинчи Пазирик мозорқўрғонидан топилган матодаги тасвир билан жуда ўхшашлигини ҳам бу ҳудудлар ўртасидаги маданий алоқалар натижаси сифатида қараш мумкин (Руденко С.И. 1961, с. 17-18, 29).

Шу тариқа, мил. ав. I минг йиллик бошларига келиб, Олтойни Оссурия ва кейинчалик Аҳамонийлар давлати

<sup>79</sup> Олтойнинг Олд Осиё ва Месопотамия билан маданий алоқаларини тўқимачилик, тасвирий санъат ва ҳайкалторошлик намуналари мисолида яққол кўриш мумкин. Олтойдаги мозор қўрғонлардан (Пазирик, Башадар, Туэктин ва бошқалар) топилаган буюмларда (гиламлар, кийимлар, ҳайкалторошлик намуналарида ва бошқа археологик топилмаларда) сақланиб қолган тасвирлар, образларда Олд Осиё ва Месопотамия, Эрон ва Ўрта Осиё мотивларининг учраши бу алоқаларнинг анча кенг кўламли ва таъсирчан бўлганлигидан далолат беради. (Бу ҳақда қаранг: Руденко С.И., 1961).

<sup>80</sup> Пазирик қабр-қўрғонлари Тоғли Олтой (Россия)даги Катта Улаган дарёси ўнг соҳилида, унинг Башкаус дарёсига қуйилишидан 15 км. ча узоқликда топилган. 1929 йилдан бошлаб ўрганила бошланган. (Бу ҳақда қаранг: Руденко С.И., 1951, с. 116-117).

марказий шаҳарлари билан боғловчи йўлларнинг икки йўналиши — скифлар ҳудуди орқали ўтувчи Дашт йўли ва минтақамиз ҳудуди орқали ўтувчи йўл фаолият кўрсатган. Дашт йўлидан фойдаланиш қадимги даврларда шаклланганлигига, бу йўл кўчманчи чорвадор қабилаларнинг миграциясида ҳам катта ўрин тутганига хориж тадқиқотчилари ҳам эътибор қаратганлигини қайд этиш керак (Hermann A., 1910, 1922; Franke O., 1881, 1904; Yettmar K., 1980).

Қадимги Шарқ давлатларида турли нодир ва қимматбаҳо маъданлар, минераллар ва металлга бўлган талаб мил. авв. I минг йиллик бошларида Қадимги Шарқ дунёсининг қудратли давлатлари Оссурия, Мидия, кейинчалик аҳамонийлар ҳукмдорларини ушбу маҳсулотлар мавжуд ҳудудларни ёки уларни олиб келишда транзит аҳамиятга эга жойларни ўз назоратига олишга ундаши табиий эди. Сўнги йиллардаги тадқиқотлар Марказий Осиёнинг Қадимги Шарқ мамлакатлари билан сиёсий алоқаларининг бошланиши аҳамонийлар даври (мил. авв. VI-IV асрлар)дан анча олдин ўрнатилганлигини кўрсатмоқда (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 18-19). Тегишли маълумотларни таҳлил этиб, бу сиёсий муносабатлар замирида иқтисодий манфаатлар ётганлигини, аниқроғи, Ўрта Осиёнинг баъзи вилоятларида Шарқ дунёсида талаб катта бўлган маҳсулотлар учун ҳам ашё бўлган ноёб минерал ва металлларнинг мавжудлиги сабаб бўлганлигини англаш қийин эмас. Аҳамоний ҳукмдорлардан Доро II ва Артаксеркс II саройида маълум давр табиб вазифасида фаолият кўрсатган юнон тарихчиси Ктесий Книдский Бақтрияда кумуш ва олтин конлари мавжудлиги тўғрисида хабар берса, қадимги форс битикларида Суғдиёна ва Бақтриядан Олд Осиёга ложувард ва сердолик етказиб берилгани ҳақида маълумотлар мавжуд (Дандамаев М.А., Луконин В., Г., 1980, с. 86; Сағдуллаев А.С., 1996, 27-бет). Умуман олганда, Қадимги Бақтрия ҳудудини табиий бойликларга (олтин, мис, кумуш, ложувард ва бошқалар) бой ўлка сифатида таърифлаш ёзма манбаларда то сўнги ўрта асрларгача сақланиб келгани

маълум. Бу ерда ҳарбий-сиёсий муносабатлар иқтисодий омиллар билан маҳкам боғланган ва қўшилиб кетган бўлиб, янги хом ашё масканларини топиш зарурияти ҳарбий юришларга ҳам олиб келган. Хусусан, қадимги юнон тарихчиси Ктесий Оссурия ҳукмдори Нин ва унинг хотини Семирамида томонидан мил. авв. VIII-VII асрлар чегарасида Қадимги Бақтрияга уюштирилган ҳарбий юришлар, шунингдек, бақтрияликларнинг оссуриялик ва мидияликлар билан, парфияликлар ва сакларнинг мидияликлар билан урушлари ҳақида ёзади (Сагдуллаев А.С., 1996, 29-бет). Қадимги Шарқ ҳукмдорларининг ҳарбий-сиёсий мақсадларини бошқа бир манба — ложувард олиб келиш учун (тоғли Бадахшонга) юборилган, лекин ложувардни ноқонуний йўл билан олиб кетишга урингани боис маҳаллий аҳоли қаршилигига учраб, ўз подшоҳидан катта ҳарбий куч юборишни ва ложувардни олиб кетишни сўраб ёзган хати ҳам тасдиқлайди (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 18-19).

Қадимги Шарқ давлатларида қимматбаҳо ва нодир металлларга, хусусан, кумуш ва олтинга бўлган талаб аҳамийлар даврида, аҳтимол ундан ҳам олдинроқ, илмий адабиётларда рамзий равишда “Олтин йўли” номи билан аталувчи транминтақавий алоқа йўли фаолиятини келтириб чиқарди. Тоғли Олтойдаги олтин конларидан бошланиб, Ўрта Осиё орқали Ҳиндистон ва Эронга олиб борувчи бу йўл қадимги даврнинг катта сиёсий ва стратегик аҳамиятга эга йўлларида хисобланарди. Тегишли маълумотларни таҳлил қилиб, Олтойда кончилик ишлаб чиқариши сўнгги бронза ва илк темир даврларига тўғри келиши, мил. авв. I минг йиллик бошларида бу ҳудудда олтин қазиб олиш кенг йўлга қўйилганлиги ҳақида хулоса чиқариш мумкин. Қадимги юнон манбаларида Олтойдаги қабилалар ҳақида маълумотлар келтирилганда, бу қабилалар “олтин қўриқловчи грифлар” номи билан аталишидан (Руденко С.И., 1961, с. 6) Олтой халқларининг ташқи алоқаларида олтин қазиб олиш етакчи ўрин тутганлиги ҳақида муҳим хулосаларга келишимиз мумкин. Шу ўринда Геродотнинг Ҳиндистон шимолидаги ҳудудларда катталиги

итдек келадиган чумолилар қазиб чиқарадиган ва улар томонидан қаттиқ қўриқланадиган қумда олтин мавжудлиги ҳамда бу олтин қумлар махсус тайёргарлик кўрган кишилар гуруҳи томонидан яширинча олиб кетилиши ҳақидаги афсонавий маълумотлари (Геродот, с. 195-196) диққатни тортади. Олтин конларини қўриқловчи грифлар (қанотли ва бургут тумшукли шерлар ёки итлар) ва бошқа афсонавий ҳайвонлар ҳақидаги маълумотларни Аристей (мил. авв. VII аср), Ктесий (мил. авв. V аср) ва бошқа юнон муаллифлари асарларида ҳам учратиш мумкин. Албатта, бундай ҳикоялар Тибет ва Олтойдаги ёки Гоби саҳросидаги конлардан олтин қазиб олувчи қабилаларнинг рақобатчиларни чўчитиш учун ўйлаб топган ҳийлаларидан бири бўлиши мумкин. Шунга қарамасдан, Юнон муаллифларининг маълумотларини таҳлил қилган мутахассислар ҳиндистонликлар фойдаланган бу олтин конлари Тибетда ёки Олтой ва Гоби саҳроларида бўлганлигига эътибор қаратадилар. Бу олтин қумларни олиб келувчилар олтин олиш техникасини ўзлаштира олмаганликлари боис, олтин заррали қумларни арзон нарҳда мутахассис ёки савдогорларга топширганлар. Доро I нинг Сузадаги ёзувларида Бақтрия форс подшоларининг олтин сақланувчи жойи (Сард шаҳридаги хазинахона билан бирга) сифатида қайд этилганлиги маълум (Пьянков И.В., 1976, с. 19-25). Юқоридаги маълумотлардан келиб чиқиб, Олтой ва Гоби саҳроси (ёки Тибет) ҳудудларидан олинадиган қимматбаҳо маъдан – олтиннинг жанубга келтирилиш йўналишлари қуйи-дагича бўлганлигини тахмин қилиш мумкин:

Олтой — Шарқий Туркистон — Еттисув — Суғд — Бақтрия;

Олтой — Шарқий Туркистон — Фарғона водийси — Чоч воҳаси — Уструшона — Суғд — Бақтрия;

Олтой — Гоби саҳроси — Тибет — Помир тоғ доvonлари (Вахон йўлаги) — Бақтрия (Мавлонов У., 2006, с. 122-123).

Шу тариқа Олтой конларидан бошланувчи олтин йўлининг бир йўналиши Марказий Осиёнинг ички ҳудудлари орқали ҳам ўтган. Бу маълумотларни таҳлил қилиб, минта-

қамизнинг кўриб чиқалаётган даврдаги ташқи алоқалари йўналишлари ва хусусиятлари ҳақида муҳим хулосалар чиқаришимиз мумкин. Минтақамиз жануби ва марказий ҳудудларининг Сибирь, Олтой ва Шарқий Туркистон билан алоқаларида ўзининг географик жойлашувига кўра Тошкент воҳаси ва Еттисув оралиқ ҳудудлар сифатида катта ўрин тутган. Тошкент воҳасидаги илк темир даврига оид маконлардан топилган бронзадан ясалган бурама पि-чоклар Сибирдаги Қорасук маданиятига тегишли маконларда ҳам учраши (Буряков Ю.Ф., 2004, с. 24), Марказий Осиё — Сибирь ҳудудлари ўртасидаги алоқалар йўналишлари ва бу алоқаларда қадимги Чоч воҳасининг тутган ўрни ҳақида муҳим маълумотлар беради.

Илк темир даврида Ўрта Осиёнинг Ҳиндистон билан алоқалари давом этган бўлиб, бу алоқалар амалга оширилган йўллар йўналишларида бирмунча ўзгаришлар рўй беради. Кўриб чиқилаётган даврда Ҳинд дарёси водийсини Ҳиндиқуш тоғ доvonлари орқали Амударёнинг юқори оқими билан боғловчи йўл Хонободдарё ва Қундуз ёки Дарёи-Банги Панж дарёлари водийлари бўйлаб ўтган. Бу оралиқда Қалафаган, Кўкча, Ойхоним, Рустак, Янгиқалъа каби илк темир даврига оид маконларнинг топилиши бу алоқа йўли йўналишини аниқлашда муҳим аҳамиятга эга бўлди (Сагдуллоев А.С., 1990, с. 14).

Ўрта Осиёнинг Ҳиндистон билан алоқаларида катта ўрин тутган ва неолит давридаёқ ўзлаштирила бошланган тоғ йўлларида фойдаланиш кейинги даврларда янада кучайди. Бақтрия ва Суғдиёна чегарасида, Темир дарвоза яқинида қадимги божхона қолдиқларининг топилиши, юнсан-рим манбаларида ҳам тоғ йўллари ва доvonлари тўғрисида маълумотлар борлигига асосланиб, мил. авв. I минг йиллик ўрталарида Оқработ ва Тошқўрғон доvonи орқали Қашқадарё воҳасига, Тахтақарача доvonи орқали Зарафшон воҳасига ўтувчи тоғ йўллари изчил фаолият кўрсатганлигини айтиш мумкин (Сагдуллаев А.С., 1990, с. 9-14). Мазкур даврда Ўрта Осиёнинг дашт ва чўллар орқали ўтган йўлларида ҳам кенг фойдаланилган. Ҳинди-

қушдан Керки орқали Қашқадарёнинг қуи оқими ва Бухоро воҳасига; Шимолда Мурғоб ва Амударё этакларига; Мурғоб дарёси қуи оқимидан Оролбўйига, Қашқадарё ва Зарафшон воҳасига олиб борувчи йўллар Ўрта Осиёнинг бепоён дашт ва чўллари, саҳролари орқали ўтарди. Бу, ўз навбатида, қадимги йўллар бўйида қудуқлар барпо этишга, хафсизликни таъминлаш ва бошқа тегишли хизматлар тизимини шакллантиришга олиб келган.

Ўрта Осиё ва Ҳиндистон иқтисодий-маданий алоқаларида йирик дарёлардан, хусусан, Амударёдан ҳам фойдаланилган. Мутахассисларнинг фикрича, мил. авв. I минг йиллик бошларида Амударё Сарикамиш ва Ўзбой ўзани орқали Каспий денгизига қуйилган. Бу эса Амударёнинг юқори оқимидан то Каспий денгизигача бўлган катта ҳудудни сув йўли орқали боғлаш имконини берган. Натижада, Ҳиндистондан қадимги Бақтрия ва Хоразм орқали Амударё сув йўли бўйлаб Каспий денгизи — Кавказorti — Қора денгизга олиб чиқувчи йўналиш муҳим халқаро аҳамият касб эта бошлайди.

Шундай қилиб, Ўрта Осиё халқларининг ташқи иқтисодий-маданий ва сиёсий алоқалари илк темир давридан бошлаб ўзининг ривожланишида янги босқичга кирди. Бу эса, ўз навбатида, минтақамиз ва қўшни ҳудудлар ўртасида умуммаданий анъаналар уйғунлигига, турмуш тарзи ва ахлоқий қарашларда маълум яқинликка олиб келганлигини кўрамыз.

Бу жараёнлар Ўрта Осиёнинг катта қисми Аҳамонийлар салтанати таркибига киритилгандан кейин янги даврга мос равишда давом этди. Мил. авв. VI асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб, ҳарбий истилолар натижасида Ҳиндистон шимоли ва Ўрта Осиё жанубидан то Ўрта Ер денгизига қадар бўлган ерлардаги кўплаб халқларни ўзига бўйсундирган Аҳамонийлар империяси ташкил этилди. Аҳамонийларнинг Ўрта Осиёдаги сиёсий ҳукмронлиги 200 йил давом этди. Бу империянинг турли ҳарбий-маъмурий округлари — сатрапликлари таркибига кирган минтақамиз халқлари — парфянлар, хоразмийлар, суғдлар, бақтрия-



ликлар ва сак-массагетлар солиқлар тўлаб, турли меҳнат мажбуриятларини бажаришарди<sup>81</sup>.

Аҳамонийлар даврида Ўрта Осиё ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида ҳам катта ўрин тутган транзит йўллар фаолият кўрсатган. Мил. авв. VI асрнинг сўнги чорагида, Доро I хукмронлиги даврида «Шоҳ йўли» номини олган алоқа йўли ўз фаолиятини бошлаган эди. Аҳамонийларнинг йирик савдо ва маъмурий марказларидан бўлган Сард ва Суза шаҳарларини боғловчи йўл Лидия, Фригия, Капподокия, Киликия, Армения, Матиен ва Киссия орқали ўтган. Киссиядаги Хоаспа дарёси бўйида Суза шаҳри жойлашган эди. Бу йўлнинг узунлиги 13 500 стадийни (2400 км.) ташкил этиб, ҳар 24-25 км. масофада бекатлар қурилган бўлган (Геродот, 2004, с. 286-287; Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 20). Шоҳ йўли бўйлаб почта-алоқа хизмати жуда яхши йўлга қўйилган бўлиб, шошилинч хабар олиб кетаётган чопар бу бекатларда отни алмаштириши, хабар ёки хатни бошқа махсус чопарларга бериши мумкин бўлган. Шу тариқа шошилинч хабар ва маълумотлар улкан империянинг турли бурчакларидан пойтахт шаҳарга жуда қисқа муддатда етказиб берилган (Геродот, 2004, с. 450).

Сўнги археологик тадқиқотларнинг кўрсатишича, бу даврда Ўрта Осиё ҳудудида ҳам бир кунлик йўл масофасида, яъни ҳар 24-25 км.да махсус работлар барпо этила бошлаган. Бу работлар мустаҳкамланган истехком кўринишида бўлиб, карвон йўлларини қўриқлаш вазифасини бажарувчи кичик ҳарбий қисмлар ҳам шу ерда жойлаштирилган эди. Шу тариқа мил. авв. V-IV асрларда Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудларида ҳам Аҳамонийлар салтанатининг марказий вилоятларида фаолият кўрсатувчи йўлларга монанд алоқа йўллари тизими барпо этила бошлайди. Бу Ўрта Осиё-

<sup>81</sup> Геродотнинг маълумотига кўра бактрияликлар эглар билан бирга 12-сатрапликка (бу атама вилоят маънасида берувчи қадимги форс тилидаги "Хштра" сўзининг греклар томонидан бузиб талқин қилинишидан келиб чиққан) кириб 400 талант (кумуш танга), 15-сатрапликка кирган саклар ва каспийликлар 250 талант, парфияликлар, хоразмликлар, сугдлар ва орийлар (16-сатраплик) 300 талант мидлорида йиллик ўлон тўлаганлар. (Бу ҳақда қаранг: Геродот., 2004, с. 191-192).

да почта-алоқа хизмати энг қадим даврлардаёқ фаолият кўрсатганлигини билдирувчи муҳим далилдир.

Аҳамонийлар салтанати таркибига кирган Ўрта Осиё сатрапликларининг марказий шаҳарларидан Персепол, Суза ва империянинг бошқа йирик шаҳарларига олиб борувчи алоқа-савдо йўллари мил. авв. VI-IV асрларда минтақанинг иқтисодий-маданий ва ижтимоий-сиёсий ҳаётида катта ўрин тутган. Бу даврдаги Бақтра шаҳридан Мурғоб воҳаси ва Жанубий Туркменистон орқали Аҳамонийлар давлатининг савдо шаҳарларига олиб борувчи алоқа-савдо йўлининг аҳамиятини, айниқса, алоҳида айтиб ўтиш керак. Бақтра — Марв — Ниса — Экбатан — Персеполь — Суза йўналишидаги марказий алоқа йўналишига минтақа шимолидан, Қадимги Суғд шаҳарларидан (Мароқанда, Наутака, Ксениппа, Бухоро, Пойкент ва бошқалар), минтақа шимолидаги кўчманчи чорвадорлар эгаллаган ҳудудлардан ҳамда Хоразм воҳасидан келувчи йўллар қўшилган. Бу ҳудудлардан келувчи йўллар Бақтриядан келувчи йўлга Мурғоб воҳасининг марказий шаҳри бўлган Марвда қўшилган бўлиб, бу шаҳар “Шоҳ йўли”нинг муҳим бўғинини ташкил қилган.

Аҳамонийлар даврида илк темир даврининг сўнгги босқичларида шаклланган ҳамда Аҳамонийлар империясининг марказий ҳудудлари ва Ҳиндистонни Ўрта Осиё ва унинг шимолидаги даштлар орқали Олтой ва Шарқий Туркистон билан боғлаган “Дашт йўли”, “Олтин йўли” каби транзит алоқа-савдо йўллари фаолияти давом этди. Аҳамонийлар даврида Ўрта Осиёнинг Ҳиндистон билан бўлган анъанавий алоқаларининг аҳамияти сақланиб қолди. Марғиёнадаги маконлардан Ҳинд океанидан келтирилган кичик чифаноклар ва Бадахшон ложувардидан ясалган мунчоқларнинг топиллиши ҳам Ўрта Осиё жанубининг Ҳиндистон билан алоқалари давом этганлигидан, бу алоқаларда Бақтрия ҳудудининг транзит аҳамиятидан далолат беради.

Бу даврда Ўрта Осиёнинг айрим тарихий-маданий вилоятларининг Хитой билан алоқалари ҳам йўлга қўйила бошлайди. Хусусан, тарихий тадқиқотлар I минг йиллик

ўрталаридаёқ Бадахшондан Помир тоғ доволари орқали Хитойга олиб борувчи йўллар ўзлаштирилиб, Хитойга ҳам Бадахшон ложуварди етказиб берилганлигини кўрсатмоқда (Мавлонов Ў., Маҳкамova Д., 2003, 64-68-бетлар; Кобзева О.П., 2005, с. 6). Шунга асосланиб, ўрта аср ёзма манбаларида (Бўриев О., 1997, 133-бет; Марко Поло, 2005, с. 76-78, 80-81) кенг таърифланган Бадахшон йўлининг бу йўналиши, яъни Бадахшондан Помир тоғ довои ва Қашқар орқали Хитойга олиб борувчи савдо йўли шаклланишини юқорида келтирилган сана билан белгилашимиз мумкин. Фақат қисқа ёз мавсумида фаолият юритган бу тоғ йўлидан, одатда, кичик савдо карвонлари, элчилик миссияси аъзолари, сайёҳлар, будда роҳиблари ва бошқалар фойдаланишган.

Айрим маълумотларни умумлаштириб, бу даврда Ўрта Осиёнинг шимоли-шарқий ҳудудлари ҳам Олтой ва Шарқий Туркистон ерлари орқали Хитой билан алоқалар ўрнатганлиги эҳтимолини айтиб ўтиш мумкин. Маълумки, яқин вақтларгача Хитойда ипакчиликнинг пайдо бўлиши ва ипак савдосининг бошланишини мил. авв. I минг йиллик ўрталарига олиб келиб боғловчи илмий қарашлар ҳукмрон эди. Лекин сўнгги йилларда хитойлик археологлар Тайху кўли бўйидаги Чмецзян вилоятида олиб борган тадқиқотлари натижасида бундан IV минг йил олдинги даврга оид ипак буюмларини топишга эришдилар (По Великому шелковому пути, 1991, с. 9-10). Мил. авв. V-IV асрлардан бошлаб Хитой ипак буюмлари Фарбга ҳам олиб чиқила бошлайди. Олтойдаги Пазирик қўрғонларининг бирида Феникс тасвири туширилган ипак халат қолдиқлари топилган бўлиб, бу «шоҳ» қўрғони мил. авв. V асрга тааллуқлидир (Руденко С.И., 1951, с. 135-136). Европа ҳудудидаги мил. авв. VI-V асрларга оид мазорқўрғонлардан ҳам ипак матолар топилганлиги бу даврда Хитой ипаги Европага ҳам кириб келганлигини кўрсатиб турибди (Хўжаев А., 2007, 82-83-бетлар). Айрим тадқиқотчилар Ҳиндистонда ипакчилик мустақил равишда пайдо бўлганлиги эҳтимолини ҳам қайд этишган бўлса-да (Радкевич В.А., 1990, с. 115-118), мил. авв. I минг йиллик ўрталарида Хитой ипаги

Ҳиндистонга ҳам кириб боради (По Великому шелковому пути, 1991, с. 10-11). Минтақамиз ҳам ипакчилик қадимдан шаклланган марказлардан бири бўлган. Ўзбекистон жанубидаги бронза даврига оид Сополлитепадан топилган ипак буюмлар бундан далолатдир (Аскарлов А., 1973, с. 133-134; 1978, с. 126). Бу фикрлардан Хитойнинг Ўрта Осиё ва ғарбдаги бошқа ўлкалар билан алоқалари Буюк ипак йўли фаолияти бошланишидан анча илгари шакллана бошланганлиги ҳақида хулоса қилиш мумкин.

Аҳамонийлар давридан бошлаб минтақамиздаги қадимги йўлларнинг ҳарбий стратегик аҳамияти ошади. Қадимги йўлларнинг ҳарбий-стратегик аҳамиятини рим тарихчиси Полиеннинг (мил. I аср) чорвадор сак қабилаларининг оғзаки достонлари асосида ёзилган жасур чўпон Широқ ҳақида келтирган афсонаси ҳам кўрсатиб турибди. Маълумки, унга кўра Эрон қўшинининг катта қисми айнан саклар қароргоҳига олиб борувчи дашт йўллари хусусиятларидан беҳабар бўлганлиги учун оддий бир чўпоннинг алдовига учган ва сувсиз саҳрода адашиб ҳалок бўлган эди. Шу тариқа, мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан бошлаб, бу йўллардан, нафақат, турли қабилалар ва халқларнинг бир ҳудуддан бошқа ҳудудга кўчишида ёки турли ҳудудларда яшовчи халқларнинг ўзаро алоқаларида, балки ҳарбий истилочилик юришлари олиб боришда ҳам изчил фойдаланила бошланди. Буни биз аҳамонийларнинг истилочилик юришлари мисолида ҳам, кейинчалик Александр Македонский бошчилигидаги юнон-македон қўшинлари босиб ўтган йўналиш орқали ҳам кўраемиз.

### **2.3. Илк антик даврда маҳаллий ва транзит алоқа-савдо йўллари**

Мил. авв. IV асрда Аҳамонийлар империяси харобаларида Александр Македонский салтанатининг ташкил топиши Ўрта Осиё тарихида рамзий равишда "антик давр" деб аталадиган катта тарихий даврни бошлаб берди. Ўрта Осиёда юнонлар ҳукмронлигининг ўрнатилиши минтақа-

даги ижтимоий-сиёсий вазиятга ва у билан боғлиқ ҳолда ички ҳамда ташқи транзит йўллари фаолиятига ҳам ўзига хос таъсир кўрсатди. Бу даврда олдинги тарихий даврларда фойдаланиб келинган асосий алоқа йўллари йўналишлари билан бир қаторда, янги тарихий вазиятга боғлиқ ҳолда, иқтисодий-маданий алоқаларнинг янги йўналишлари пайдо бўлди. Бу масалаларни батафсил ёритишдан олдин, юнон-македон қўшинларининг минтақамизга кириб келиши ва ҳарбий юришлари йўналишларига қисқача тўхталиб ўтиш зарур.

Маълумки, Александр Македонский армияси Бақтриядан Суғдиёнанинг йирик шаҳри Мароқандага ўша даврда фаолият кўрсатган энг қисқа ва қулай йўл орқали кириб келган. Тегишли манбаларни таҳлил қилган мутахассислар фикрича, Александр Македонский армияси қуйидагича: Бақтра — Термиз — Шерободдарё — Наутака — Мароқанда ёки Бақтра — Шўроб ёки Чўчкагузар кечуви — Шерободдарё — Ўрадарё — Даратепа — Узунқир — Мароқанда йўналишида ҳаракат қилган бўлиши мумкин. Амударёнинг Келиф кечувидан Суғдиёна пойтахтига олиб борувчи йўл сувсиз чўл орқали ўтганлиги ҳамда бу ораликда қушлар давридан қадимгироқ ёдгорликларнинг учрамаслиги боис юнон-македон қўшинлари Бақтра — Келиф — Ерқўрғон — Мароқанда ёки Бақтра — Келиф — Наутака — Мароқанда йўналиши бўйлаб ҳаракат қилмаганлиги эҳтимолга яқиндир (Сағдуллаев А.С., 1990, с. 9).

Илк антик даврда Ўрта Осиёнинг юнонлар таъсирида бўлган ҳудудларида кўплаб истехкомлар, шаҳарлар барпо этилгани маълум. Минтақадаги муҳим стратегик йўллари бўйида барпо этилган бу юнон шаҳарлари босиб олинган ўлкалар устидан ҳарбий-сиёсий назоратни амалга оширишдан ташқари минтақадаги иқтисодий-савдо алоқаларини амалга оширишда (бож тўловларини ундириш, солиқлар йиғиш ва бошқалар) ҳам марказий ўрин тутган.

Александр Македонский истилоси минтақада шаклланган иқтисодий-маданий алоқаларга, минтақанинг ички ва ташқи алоқа йўллари фаолиятига жиддий таъсир кўрсатди. Бу таъсир, айниқса, юнонлар истилосига қаттиқ қарши-

лик кўрсатилган Суғдиёнада ва унга қўшни жануби-ғарбий ўлкаларда анча сезиларли бўлган. Шаҳарларнинг вайрон қилиниши маълум муддат иқтисоднинг асоси бўлган деҳқончилик ва чорвачилик, ҳунармандчилик ва савдосотиқ инқирозига олиб келди. Салавкийлар даврига келиб нисбатан сиёсий барқарорлик ўрнатилиши, ўтказилган молиявий ислохотлар, бутун мамлакат ҳудудида амалда бўлган қумуш тангаларнинг муомалага киритилиши иқтисодий-хўжалик муносабатлари тикланиб, савдо йўллари фаолияти қайтадан жонланишига тўртки берди.

Юнонлар даврида минтақамизнинг турли ҳудудларида барпо этилган шаҳарлар салавкийларнинг тобе этилган ҳудудлар устидан ҳарбий-сиёсий назоратини таъминлаш билан бирга, тез орада ўзига хос савдо марказларига ҳам айланиб қолган. Бу, биринчи галда, ушбу шаҳарлардаги ҳарбийларнинг озик-овқат маҳсулотларига, улов воситалари учун емишга ҳамда турли ҳунармандчилик буюмлари ва хом ашёга бўлган эҳтиёжи билан боғлиқ бўлса, иккинчи томондан юнонларнинг ўзлари ҳам тез орада маҳаллий бозорларга ўз ҳунармандчилик маҳсулотларини чиқара бошлаганлигини кўрамиз. Уларнинг юқори сифатли маҳсулотларига маҳаллий зодагонлар ва аҳолининг ўзига тўқ қатламлари орасида талаб пайдо бўла бошлайди. Бу талаб, ўз навбатида, юнон ва маҳаллий анъаналар асосида яратилган, яъни маҳаллий талабларга бирмунча мослашган маҳсулотлар пайдо бўлишига ҳам олиб келди. Бу жараёнлар минтақадаги юнонлар шаҳарларини атрофдаги қишлоқлар, хом ашё конлари ҳамда минтақавий ва маҳаллий аҳамиятга эга савдо марказлари билан боғловчи карвон йўлларининг янги йўналишлари пайдо бўлишига ҳам олиб келганлигини кўрамиз.

Илк антик даврдаги савдо йўллари ичида Бақтра шаҳридан Ойхоним<sup>82</sup> орқали Термизга, бу ердан Шеробод воҳа-

<sup>82</sup> Шимолий Афристонда, Амударёнинг чап қирғоғида жойлашган бу ёдғолик Александо Македонский асос солган Окс бўйидаги Александрия шаҳри эканлиги ҳақида ҳам фикрлар мавжуд. Бу шаҳар харобаси дастлаб француз археологлари, кейинчалик совет-афрон қўшма археологик экспедицияси аъзолари томонидан ўрганиб чиқилган. (Бу ҳақда қarang: Кошелевко Г.А., Мунчаев Р.М., 1976).

си ва Темир Дарвоза<sup>83</sup> орқали Суғдга олиб келувчи йўлнинг аҳамияти катта эди. Амударёнинг ўнг қирғоғида, муҳим кечув бўйида жойлашган (эҳтимол, дастлабки даврларда кечувни назорат қилиб туриш мақсадида барпо этилган) Термиз мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан бошлаб Шимолий Бақтриядаги энг йирик шаҳар сифатида минтақа жанубининг ички ва ташқи алоқаларида, хусусан, Бақтрия пойтахтини Шимолий Бақтриядаги маконлар ва Суғд билан билан боғловчи йўллар тизимида асосий ўрин тута бошлайди (Пидаев Ш.Р., 1992в.).

Шимолий Бақтриядаги ички йўллар тизими Амударёнинг ўнг ирмоқлари бўлган Шерободдарё, Сурхондарё, Вахш, Қофирнихон, Қизилсув каби дарёлар ва уларнинг ирмоқлари бўйлаб жойлашган шаҳарлар, қўрғонлар ва қишлоқларни боғлашга хизмат қилган. Бу йўллар Помир тоғ тизмасининг таркибий қисмлари бўлган тоғлардан бошланиб, жануби-ғарбий йўналишда, Амударёга қараб оқувчи сув йўлларига параллел равишда фаолият кўрсатган. Улар ичида Термиздан Шерободдарёнинг чап қирғоғи бўйлаб Зартепа ва Жондавлаттепа ёдгорликлари орқали Нондахона (Нон йўлаги) дарасига, бу ердан Шўробсой водийси ва Темир Дарвоза орқали Суғдиёна шаҳарларига кетувчи йўналиш минтақадаги транзит йўллар тизимида катта аҳамиятга эга эди (Пидаев Ш.Р., Шайдуллаев Ш.Б., Хуфф Д., Шахнер А., 1994). Бу йўналиш Суғдни ва минтақанинг марказий ҳудудларини Бақтрия пойтахти ва Хиндистон шаҳарлари билан боғлашда асосий ўрин тутарди.

Бақтрияни минтақанинг ички ҳудудлари билан боғловчи йўллар ичида Шимолий Афғонистондаги Ойхоним орқали Термизга, Кампиртепа ёдгорлиги яқинидаги Шўроб кечуви-

---

<sup>83</sup> Темир Дарвоза — Саримас тоғидаги дара номи. Турли даврларда турлича аталиб келинган. Кенг тарқалган номлари Бузгалахона, Темир Дарвоза ва бошқалар. Қадимдан Бақтрия ва Жанубий Суғдиснави боғловчи асосий йўл бу тор дара орқали ўтган. Суғддан бу дара орқали Шўробсойга ва яна бир тор дара орқали (бу дарадан узунлиги 500 метрча келадиган йўл ўтган ва баъзи манбаларда Кичик Бузгалахона деб ҳам аталган) Дарбандга чиқилган. Темир Дарвоза Ғузордан Оқрабат орқали Сурхон воҳасига ўтувчи автомобиль ва темир йўлларнинг чап томонида, йўлдан 2 км. ча узоқликда жойлашган.

дан Шеробод орқали Сурхон воҳаси ва Ҳисор тоғларидаги воҳаларга кетган йўлни айтиб ўтиш мумкин. Шимолий Бақтриянинг тоғолди ва тоғли ҳудудларидаги шаҳарлар ҳам ўлканинг ички йўллари орқали ўзаро алоқада бўлиб келган. Улар ичида Сурхондарё воҳасида жойлашган Далварзинтепа, Холчаён, Термиз ҳамда Қофирнихон ва Вахш дарёлари ҳавзасидаги шаҳар ва қалъалар муҳим ўрин тутган.

Бақтрия пойтахтини Суғдиёна билан боғловчи йўл, асосан, икки йўналишда бошланган. Биринчиси, Термиз, Темир Дарвоза ва Оқработ довоидан Наутака<sup>84</sup>, Тахтақарача довои орқали Самарқандга ёки Кичик Ўрадарё ва Ғузордарё бўйлаб Қуйи Қашқадарёга олиб чиққан. Иккинчи йўналиш Бақтра шаҳридан Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувлар — Келиф ва Керкича орқали ўтган. Келиф кечувидан Накшипа шаҳрига (Еркўрғон ёдгорлиги), бу ердан Қўқдала ва Жом даштлари орқали Мароқандага кетувчи йўл бўлган<sup>85</sup>.

Сўнгги бронза — илк темир давридан бошлаб фаол фойдаланиш бошланган Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувлар аҳамонийлар ва илк антик даврда ҳам Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудларини Қадимги Шарқ мамлакатлари билан боғлашда асосий ўрин тутган. Минтақада катта сиёсий-иқтисодий мавқега эга бўлган Қадимги Бақтрия давлати ва унинг пойтахтига олиб борувчи йўллар тизимида асосий ўрин тутган бу кечувлар, хусусан, Термиз яқинидаги Шўроб кечувининг ахамияти бу даврларда анча юқори эди. Сўнгги йиллардаги археологик тадқиқотлар туфайли Амударёнинг ўнг қирғоғида қадимий Шўроб кечуви бўйида жойлашган Кампиртепа ёдгорлиги топиб ўрганилди. Бу

<sup>84</sup> Узунқир ёдгорлиги ўрнидаги бу қадимги шаҳар Александр Македонский истилоси туфайли вайрон этилгач, тез орада ҳозирги Китоб шаҳри ўрнида янги шаҳарга асос солинади. Шу сабабли ҳам бу йўналишдаги алоқа йўли бирмунча жанубса силжиб, ҳозирги йўналишга анча яқин бўлиб қолади.

<sup>85</sup> Накшипа ва Самарқанд оралиғидаги дашт ҳудудининг кўчманчи чорвадорлар томонидан ўзлаштирилши мил. авв. I минг йилликнинг биринчи ярмида бошланган. Суғдиёнанинг бу икки йирик шаҳрини боғловчи йўл улар назоратида бўлган қудуқлар орқали ўтган. Кейинчалик бу муҳим савдо йўлини назорат қилувчи истеҳкомлар ҳам барпо қилина бошлайди. Улар ичида Самарқанд — Қарши темир йўли яқинида, Олатун станциясидан 3 км. ча шимоли-шарқда жойлашган Ҳазорбуқа ёдгорлигини айтиб ўтиш мумкин.



ёдгорлик антик даврда кечувни назорат этиб туриш учун хизмат қилган йирик қалъа харобалари ҳисобланади<sup>36</sup>. Археологик тадқиқотларнинг кўрсатишича, Кампиртепа харобалари ўрнидаги қалъадан мил. авв. I — мил. II асрларда фаол фойдаланилган. Бу қалъа, нафақат, кечувни, шу билан бирга, Термиз — Урганч сув йўлини ҳам назорат қилиб турганлиги, бу ерда божхонадан ташқари кемалар тўхташига мўлжалланган бухта ҳам бўлган (Дудаков С.А., 2002а, с. 51-52). Бу маълумотлар антик даврда Шўроб кечуви орқали ўтувчи алоқа йўллари Бақтрияни Суғдиёна ва минтақамизнинг шимолий ҳудудлари билан боғлашда асосий ўрин тутганлигини кўрсатади.

/ Бу даврда Мурғоб воҳасининг бош шаҳри Марвнинг минтақанинг шимоли-шарқий ва марказий ҳудудларини Парфия билан боғловчи муҳим шаҳар сифатидаги аҳамияти оша бошлади. Қорақум билан ўраб олинган Марғиёнанинг иқтисодий имкониятлари қўшни Суғд, Бақтрия, Хоразм ва Парфияга қараганда анча чекланган эди. Бу Мурғоб воҳасининг сиёсий қудратига ҳам таъсир ўтказиб туриши сабабли Марв шаҳри, биринчи галда, бу шаҳар орқали ўтувчи муҳим ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга карвон йўли устидан назорат ўрнатишга қўшни ўлкаларда интилиш анча кучли эди.

Минтақамизда салавкийларнинг сиёсий ҳукмронлигига чек қўйилган даврдан бошлаб, Марғиёна, асосан, аршакийлар сулоласи қўли остида бўлган Парфияга тобе бўлиб келган. Суғдиёнадан Амударё кечувлари орқали келган йўл Марвдан Копетдоғнинг шимолий ёнбағирларида жойлашган Янги Нисо шаҳри орқали Парфиянинг марказий ҳудудларига ўтган. Ҳозирги Ашхабоддан 20 км жанубда жойлашган Эски Нисо Парфия ҳукмдорлари — аршакийларнинг ота мерос сулолавий шаҳри ҳисобланган. Бу ерда сулолавий мақбаралар, Парфия шоҳларининг архив ҳуж-

\* Кампиртепа ёдгорлиги Амударёнинг ўнг қирғоғида, Термиздан 30 км ва Шўроб қишлоғидан 1,5 км ғарбда, Сурхондарё вилояти Музробот тумани ҳудудда жойлашган. 1972 йилдан археологик тадқиқотлар олиб борилга бошланган. (Бу ёдгорлик ҳақида батафсил қarang: Материалы Тохаристанской экспедиции, 2000-2002).

жатлари топилиши унинг аҳамиятидан далолат берса, Янги Нисодан четдан келтирилган маҳсулотлар, тангалар топилиши бу шаҳарнинг Парфиянинг ички ва ташқи алоқаларидаги иштирокини кўрсатиб турибди (Пугаченкова Г.А., 1958; Пилипко В.Н., Кошеленко Г.А., 1985, с. 209-225).

Антик даврда гарчи Амударёнинг қуйи оқимлари юнонлар сиёсий таъсири майдонидан четда бўлса-да, Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудларини, хусусан, Суғдни Хоразм билан боғловчи йўлларнинг аҳамияти ҳам сақланиб қолди. Бу йўллар, асосан, икки йўналишда бўлган. Биринчи йўналиш Мароқандадан Бухоро ва Зарафшоннинг қуйи оқимидаги Пойкент орқали Фаробга, бу ердан Амударё ўнг қирғоғи бўйлаб Хоразмнинг шу даврдаги пойтахти Тупроққалъага ва бошқа йирик шаҳарларга олиб борган. Хоразм воҳасининг Бухоро воҳаси билан чегарадош ҳудудларидан топилган антик даврга оид археологик ёдгорликлар бу ҳудудларни боғловчи савдо йўллари йўналишидан далолат беради (Итина М.И., 1991, с. 25).

Антик даврда, шунингдек, Амул кечувидан ўтиб, Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Хазораспа ва бошқа антик давр маконларига олиб борган савдо йўли ҳам фаолият кўрсатган. Суғдни Хоразм билан боғловчи яна бир йўналиш Бухородан Қизилқумнинг ғарбий қисмидаги манзиллар ва қудуқлар орқали ўтган.

Хоразм воҳасидаги антик давр алоқа йўллари тизими ҳам кенг тармоқли бўлиб, улар ичида Амударёдан олинган йирик каналлар бўйлаб жойлашган йирик ва ўрта ҳажмдаги маконларни ўзаро боғлаган йўлларни, ўтроқ деҳқончилик маконларини қўшни мамлакатлар ва кўчманчи чорвадорлар эгаллаган ҳудудлар билан боғловчи йўлларни айтиб ўтиш мумкин. Бу йўллар ўз даври учун катта аҳамиятга эга ҳисобланарди. Амударёнинг эски ўзани бўлган Ўзбой қирғоқларида XX асрнинг иккинчи ярмида олиб борилган тадқиқотлар натижасида кўчманчи ва ярим кўчманчи чорвадор қабилалар қолдирган мазор-қўрғонлар кўплаб топилган. Ўзбойнинг шимолидаги бу ёдгорликлар Ўрта Осиёнинг ғарбий қисмларида ўзига хос маданият барпо этган

кўчманчи ва ярим кўчманчи қабилалар Ўзбой қирғоқларини мил. авв. IV асрдан бошлаб фаол ўзлаштирганликларидан далолат беради (Низовья Амударьи, Сарыкамиш, Ўзбой, 1960, с. 316-319; Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю., 1990, с. 30). Баъзи мутахассислар, моддий топилмаларга асосланиб, Ўзбой ҳудудига мил. авв. V асрда Шимолий Фарғонада яшовчи кўчманчиларнинг бир қисми кўчиб келиб ўрнашганлигини қайд этишади (Баратов С.Р., 1991, с. 17). Бу миграция йўлининг асосий қисми Сирдарё сув йўли ва дарё қирғоқлари бўйлаб амалга оширилган бўлиши мумкин.

Ўзбойдаги антик давр ёдгорликлари ичида дарё ўзанининг ўнг қирғоғидаги Чолингир қирларининг жануби-шарқий қисмида жойлашган, тўртта тепаликдан иборат Дурдул (тўрт қиррали) ёдгорлиги ажралиб туради. Қизил Арватдан 15 км. шимолда жойлашган бу қўрғон яқинидаги Герригет (Эски кечув) номини олган кечув яқинида антик давр ва ўрта асрларга мансуб ёдгорликлар — кўчманчиларнинг қишки қароргоҳлари, улар яқинидаги мазор-қўрғонлар, диний маросимлар ўтказиладиган жой — ибодатхона вази-фасини бажарган Ичонлителипа ёдгорлиги ўрганилган. Бу ердан топилган сопол идишлар, ўқ учлари ва бошқалар ёдгорлик мил. авв. V-II асрларда фаолият кўрсатганлигини билдирмоқда (Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю., 1990, с. 32, 35-36, 39). Бу Ўзбойдаги сув йўлларида ва кечувлардан кенг фойдаланилган ҳамда маҳаллий чорвадор қабилаларнинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалари кучайган даврни аниқлаштиришда катта аҳамият касб этади.

Хоразм воҳасида антик даврда ҳам кўчманчи чорвадорлар билан қалин иқтисодий-хўжалик алоқалари, ўзаро иқтисодий-сиёсий манфаатлар мавжуд эди. Чап қирғоқ Хоразмда Амударёнинг эски ўзани бўйидаги Сарыкамиш дельтаси ғарбий чегараларидаги Ўрта Давдака оқими кенгликларида мил. авв. II-I — мил. II-III асрларга тегишли ёдгорликлар мажмуи — Нурум маконлари топиб ўрганилган. Нурум воҳасидаги бу маконлар (20 та қишлоқ қўрғони, 500 га.) хўжалиги кўчманчи чорвадор қабилаларга ҳунармандчилик, деҳқончилик ва узумчилик маҳсулотла-

ри сотишга ва ўзаро айирбошлашга ихтисослашган (Болелов С.Б., 2000, с. 34-37). Қадимги Хоразмнинг асосий деҳқончилик марказларидан узоқда жойлашган бу макон Хоразмга қўшни бўлган кўчманчи чорвадорларнинг деҳқончилик ва ҳунармандчилик (кулолчилик) маҳсулотларига бўлган эҳтиёжини қондиришда муҳим ўрин тутганлигини таъкидлаш имконини беради.

Мил. авв. IV-II асрларда Ўрта Осиё шимоли-шарқий худудлари орқали ўтувчи алоқа йўллари, асосан, Фарғонадаги Даван давлатидан Чоч воҳасига Чотқол тоғларидаги доvonлар орқали ўтган. Сўнги тарихий-археологик тадқиқотларга таянган баъзи олимлар Фарғона водийсини қадимги Чоч воҳаси билан боғлайдиган тоғ йўлининг бир йўналиши ҳозирги Қамчиқ доvони орқали ўтувчи автомобиль йўлидан 2-3 км. шимолроқдан ўтганлигини айтмоқдалар. Бу худуддан, аниқроғи, Чотқол тоғида жойлашган Чинор қишлоғидан 2 км. юқорида, Ангрен дарёсининг ўнг қирғоғидан 2-3 км. узоқликда антик даврга (эҳтимол, илк темир даврига) тегишли деб ҳисобланаётган мазор қўрғонлар ва йирик шаҳар харобаси ҳамда бу ердан куйироқда, Пўлаттош деб аталувчи жойда қадимги кон топилиши ҳам бунга далолатдир деб қарамоқдалар<sup>87</sup>.

Фарғонадан Чотқол тоғи орқали Сирдарёнинг ўрта оқимидаги Қанғ давлати ерларидан ўтувчи, сўнгра Салавкийлар давлати таркибида бўлиб келаётган Суғдиёнага ва у орқали Бақтрия, Марғиёна ва Парфияга олиб ўтувчи йўллар муҳим аҳамиятга эга ҳисобланарди. Бу алоқа йўллари илк антик даврда Фарғона ва Чоч воҳаси худудларида урбанизация ва шаҳарсозлик маданиятининг янги марказлари пайдо бўлишига мос равишда шаклланди. Фарғона водийсида бу даврда шаклланган Даван давлатининг пойтахти Эрши, Ўзган воҳасидаги Шўрабашат ва бошқа шаҳарлар, мустақкамланган қалъалар (Заднепровский Ю.А., 1985, с. 304-309), Қанғ давлати пойтахти Қанқа ва бошқа

<sup>87</sup> Ушбу маълумотлар бу тадқиқотларда бевосита қатнашган Тошкент вилояти Педагогика институти ўқитувчиси Ш.Рўзमतовдан олинди.

маконлар бу алоқа йўли бўйидаги муҳим савдо марказлари ҳисобланар эди. Оҳангарон дарёсининг<sup>88</sup> қадимги ўзани чап қирғоғида жойлашган Қанқа шаҳридан мил авв. II-I асрларда зарб этилган кумуш ва мис тангалар, олтин ва қимматбаҳо тошлардан ишланган тақинчоқлар топилиши қадимги карвон йўли бўйида жойлашган бу шаҳарнинг иқтисодий-савдо алоқаларидаги кенг иштирокидан далолат беради (Қанқа., 2005, 600-бет).

Фарғонадан Уструшона ерлари (Жанубий Тожикистон ва Ўзбекистоннинг Сирдарё ва Жиззах вилоятлари) орқали ўтувчи алоқа йўллари ҳам бу даврда фаолият кўрсатиб келган. Бу алоқа йўли йўналишларини ушбу ҳудудларда топиб ўрганилган қадимги маконларнинг географик ўрни кўрсатиб турибди (Грицина А.А., 1992).

Антик даврда Ўрта Осиёнинг турли ҳудудларининг қўшни ва узоқ мамлакатлар билан халқаро алоқалари давом этди. Ўрта Осиёдаги антик даврда фойдаланилган транзит алоқа-савдо йўлларининг асосий йўналишлари олдинги даврларда шаклланган эди. Шу билан бирга, бу даврда рўй берган ижтимоий-сиёсий, иқтисодий, маданий жараёнлар Ўрта Осиёдаги алоқа йўллари тармоқларининг кенгайишига, алоқа-савдо йўлларининг янги йўналишларини вужудга келишига олиб келди. Бу даврда Ўрта Осиёнинг халқаро алоқалари ҳам анча кенгайди. Хусусан, бу даврда Қадимги Бақтрия халқаро алоқаларда етакчи ўрин тута бошлайди. Манбаларнинг далолат беришича, айрим бақтриялик савдогарлар Мисрдаги Александрия шаҳригача бориб савдо қилганлар (Ширкова Т.А., 1991). Бақтрияда тайёрланган турли маҳсулотлар, хусусан, Бақтриянинг жун газламалари Рим империяси шаҳарларида ва пойтахт Рим шаҳрида жуда қадрланган (Зелинский А.И., 1976, с. 141-160). Бу даврда бақтрияликлар Ҳиндистондаги савдо портларидан ҳам кенг фойдаланганлар. Ҳиндистондаги йи-

<sup>88</sup> Сирдарёнинг ўрта оқимидаги йирик ўнг irmoғи ҳисобланган бу дарё Чотқол тоғларидан бошланиб, жануби-ғарбий йўналишда оқиб, Сирдарёга қуйилади. Ўрта аср манбаларида Оҳангарон дарёси деб аталган Тошкент воҳасидаги бу дарё ҳозирда Ангрён дарёси деб аталмоқда.

рик савдо портлари — Ҳинд дарёси этакларида жойлашган Барбарикоп шаҳри ва ундан жанубий-шарқда, Нарбадо дарёси бўйидаги Баригаза шаҳарлари бу алоқаларда муҳим ўрин тутган (Штейн В.М., 1960).

Марказий Осиёнинг бу даврдаги алоқалари тизимида Шарқий Туркистон ва Хитой ҳудуди билан бўлган иқтисодий муносабатлар ҳам ўзига хос ўрин тутган. Парфия ва Рим салтанатига ипак етказиб берувчи серлар ҳақидаги маълумотлар<sup>89</sup> Бақтриядан Помир тоғлари орқали Шарқий Туркистонга (Торим дарёси ҳавзасига) олиб чиқувчи йўллар фаолиятдан далолат беради. Юнон манбаларида серлар юртидан Бақтрияга ва Ҳинд океани портларига олиб чиқувчи алоқа йўли ҳақида маълумотлар мавжуд (Томсон Дж.О., 1953, с. 428). Юнон-бақтрия подшоси Евтидем даврида шарқда Фаун ва Серлар ютларигача бўлган ҳудудларнинг юнонларга тобе этилиши бу муҳим алоқа йўли устидан Бақтрия назорати ўрнатилишига олиб келди (Tarn W.W., 1950. p. 84-85).

Умуман олганда, антик даврнинг дастлабки юз йилликларида олдинги даврларда шаклланган алоқа-савдо йўллари фаолиятида бирмунча ўзгаришларни қайд этиш мумкин. Бу, бир томондан, карвон йўллари тизимидаги ўзгаришлар, муҳим савдо йўллари бўйида, кечувларда қалъалар, йўлбўйи иншоотлари барпо этилишида, иккинчидан, минтақада юнон маданияти, шаҳарсозлиги, ҳунармандчилик ва савдо анъаналарининг кириб келишида кўзга ташланади. Бу даврда минтақанинг халқаро алоқаларида, асосан, жануби-ғарбий йўналиш, яъни юнон-македонлар сиёсий таъсири остида бўлган ҳудудлар билан бўлган алоқалар етакчи ўрин тутган. Шу билан бирга, Александр Македонский истилоси даврида минтақадаги халқларнинг бир қисми шарққа кўчишга мажбур бўлгани ҳам тегишли алоқа

<sup>89</sup> Серлар ва уларнинг ватани ҳақида илмий доираларда турлича фикрлар мавжуд. Кўпчилик мутахассислар уларни Шарқий Туркистонда яшовчи халқларнинг бири сифатида тақдир қилади. Птолемей тузган харитада улар ҳозирги Хитойнинг шимоли-ғарбида яшовчи халқ сифатида кўрсатилган. (Бу масалалар ҳақида қаранг: Томсон Дж.О., 1953. с. 437-439; Абдухалиқ Абдураҳул ўғли., 2005, 166-171-бетлар).

йўллари фаолиятдан дарак беради. Мил. авв. III-II асрдан бошлаб, минтақамизга шимоли-шарқдан кўчманчи чорвадор қабилалар кириб келиши ва юнон-македонларнинг сиёсий ҳукмронлигига чек қўйилишида асосий ўрин тутгани ҳам минтақанинг шимоли-шарқий йўналишдаги алоқалари бутунлай тўхтаб қолмаганлигидан далолат беради. Буларнинг барчаси кўриб чиқилган даврда минтақа алоқа-савдо йўллари тизими фаолиятининг характерли хусусиятларидандир.

## **2.4. Буюк ипак йўлининг шаклланиши ва илк йўналишлари. Марказий Осиёнинг халқаро алоқа-коммуникация тизимидаги аҳамиятининг ошиши**

Юқорида кўриб ўтганимиздек мил. авв. III-I минг йилликларда Ўрта Осиё ҳудудини жанубидаги Қадимги Шарқ давлатлари билан боғловчи кенг тармоқли алоқа йўллари тизими шаклланган ва изчил фаолият кўрсатиб келаётган эди. Мил. авв. I минг йилликнинг сўнгги юз йиллигидан бошлаб Ўрта Осиё билан Хитой ўртасида доимий сиёсий ва иқтисодий-маданий алоқалар йўлга қўйила бошлагач, Ўрта Ер денгизидан бошланиб Ўрта Осиёнинг шимолий ҳудудларигача етиб келган савдо йўли Хитой томонга янада кенгайди. Хитойнинг Марказий Осиёдаги қадимги алоқа йўллари тизимига қўшилиши халқаро миқёсдаги алоқа-савдо йўлларининг Осиёнинг жануби-шарқий ҳудудларига томон янада кенгайишига олиб келди.

Юқорида Ўрта Осиё — Хитой ўртасидаги илк алоқаларга тўхталганда, Хитой ипак буюмлари ғарбий ўлкаларга мил. авв. I минг йиллик ўрталаридаёқ чиқарила бошланганлигини ва тегишли савдо йўллари йўналишлари шакллана бошланганлигини кўриб ўтган эдик. Лекин ипак етиштирувчи асосий мамлакат бўлган Хитойни “Ғарбий ўлкалар”<sup>90</sup> билан боғ-

<sup>90</sup> “Ғарбий ўлкалар” деганда қадимги хитойликлар ўз мамлакатларининг бевосита ғарбида жойлашган ҳудудларни, яъни ҳозирги Шарқий Туркистон ерларини тушунишган. Кейинчалик, қадимги хитойликларнинг географик билимлари ошиб боришга мос равишда, “Ғарбий ўлкалар” Ўрта Осиё, Ҳиндистон ва бошқа мамлакатлар ҳисобига кенгайиб борди.

ловчи алоқа йўлларининг савдо ва дипломатия йўллари сифатидаги доимий фаолияти шаклланиши фақат мил. авв. II аср ўрталарида, Марказий Осиёда вужудга келган геосиёсий вазиятга боғлиқ ҳолда бошланди. Хитойнинг Хань сулоласи даврида<sup>91</sup>, аниқроғи, Император У-Ди хукмронлиги даврида (мил. авв. 140-87 йй.) олиб борилган ташқи сиёсатида кўчманчи хунларга қарши курашда ҳарбий-сиёсий иттифоқчилар топиш мақсадида “Ғарбий ўлкалар” билан алоқалар ўрнатишга ҳам катта эътибор қаратилди. Бу интилиш Хитой учун “Ғарбий ўлкалар”нинг ва уларга олиб борувчи йўлларнинг кашф қилинишига, улар орқали Ўрта Осиё ва бошқа мамлакатлар, хусусан, Парфия, Ҳиндистон ва Рим империяси билан изчил алоқаларининг бошланишига олиб келди. Бу алоқаларга ва алоқа йўллари фаолиятига Хань империясининг пойтахтидан чиққан карвон ва унга бошчилик қилган элчи Чжан-Цзянь<sup>92</sup> асос солди. Хитойнинг ғарбидаги ўлкаларга 13 йил давомида қилган “саёҳати”<sup>93</sup> натижасида у Ўрта Осиёдаги Усунлар

<sup>91</sup> Хитойни эр. авв. 206 – мил. 220 йилларда идора қалган бу сулола Катта Хань (мил. авв. 206- мил. 25 йй.) ва Кичик Хань (25-220 йй.) сулоласига бўлинади.

<sup>92</sup> Чжан Цзянь - Қадимги Хитойнинг буюк саёҳатчиси ва Ўрта Осиёга келган биринчи элчиси. Мил. авв. 140 йилда “Ғарбий ўлкалар”га иттифоқчи топиш мақсадида элчи сифатида жўнатилган. Унга келиб чиқиши хунлардан бўлган Танфу Хунуганьфу (Тангйи Гаифу) деган киши йўлбошчилик қилган. Элчилик миссияси (аъзолари 100 дан ортиқ бўлган) бошланган биринчи ойлардаёқ хунлар томонидан тўхтатилиб, Чжан Цзянь хунлар мамлакатида 10 йил давомида “асирликда” қолиб кетади (бу вақт давомида у хун аёлига уйланиб, ўғиллик ҳам бўлади). У сафдошлари билан қочишга муваффақ бўлгач, ғарбга юриб Даван давлатига (Фарғна водийсига) етиб келди. Бу ердан махсус йўлбошловчилар (кузатувчилар) ҳамроҳлигида Қанг давлатига ва Катта Юечжигга (Бақтрияга) келишга муваффақ бўлади. Бу ерда Чжан Цзянь Парфия, Ҳиндистон, Рим империяси ва бошқа мамлакатлар ҳақида муҳим маълумотлар тўплашга эришади. Бақтриядан Помир тоғ дононлари орқали орқага қайтган Хитой элчиси Кянлар юртида (Хутанда) яна хунлар қўлига тушиб, бу ерда 1 йил қолиб кетади. Хун подшоши ўлимидан кейин бошланган тартибсизликлардан фойдаланиб, хотини ва йўлбошловчиси Танфу билан қочишга ва мил. авв. 127 йилда юртига қайтишга эришади. Шу тариқа Чжан Цзяннинг саёҳати 13 йил давом этиб, саёҳат тафсилотлари махсус ҳиссбот тарзида Императорга топширилади (Чжан Цзянь ҳисоботи тарихчи Сима Цяннинг “Тарихий йилномалар” асарига киритилган). Хунларга қарши курашда иттифоқчилар топиш вазифаси бажарилмаган бўлса-да, бу саёҳат хитойликларнинг “Ғарбий ўлкалар” ва уларга олиб борувчи йўллар ҳақидаги тасаввурларини кенгайтирди. Бу саёҳат Хитой ва Ўрта Осиё ўртасида изчил алоқалар бошланишига ва тегишли йўллар фаолиятига асос яратди.

<sup>93</sup> Бу саёҳат санаси турли манбаларда турлича кўрсатилганлигини қайд этиш мумкин. Сўнгги йилларда топ этилган асарларда бу саёҳат мил. авв. 138-125 йилларда амалга оширилганлиги қайд этилган. (Бу ҳақда қаранг: Ўзбекистон тарихининг энг асосий саналари., 2006, 9-бет).



юрти, Даван ва Қанг давлатлари, Катта Юечжи (Кушонлар давлати), Дахя (Бақтрия), Аньси (Парфия), Яньцай каби ўлкалар ҳақида, уларнинг шаҳарлари ва савдо йўллари тўғрисида муҳим маълумотлар тўплашга эришди (Бичурин Н.Я., 1998, с. 151-158). Бу элчи кашф қилган ва кейинги даврларда янги-янги йўналишлари ва тармоқларига асос солинган алоқа йўллари бўйлаб хитой ипаги ва бошқа маҳсулотлари Ўрта Осиё ҳудуди орқали Ўрта Ер денгизи бўйидаги савдо шаҳарларигача етиб бора бошлайди. Шу тариқа, тарихга “Буюк ипак йўли”<sup>29</sup> номи билан кирган халқаро транзит алоқа йўли фаолияти бошланди (Зилова).

Буюк ипак йўлининг шаклланиши билан Ўрта Осиё-Хитой алоқаларининг янги даври бошланди. Буюк ипак йўли шаклланган дастлабки даврда, асосан, қуйидаги иккита – Жанубий ва Шимолий йўналиши фаолият кўрсатган (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 120).

Жанубий тармоғи (Нандао) қуйидаги йўналишда — Юймингуан (Янгуан) — Шаншан (Пшамшан) — Лобнор кўли (Тузлиқўл) — Кунлуннинг (Жанубий тоғ) шимоли — дарё бўйлаб Фарбга — Шачэ (Ёркент) — Вахон довони — Бадахшон ўлкаси. Бу ерда йўл икки тармоққа бўлиниб: а) Катта Юечжлар юрти (Бақтрия) ва Ансига (Парфия) ҳамда б) Ҳиндистонга олиб борган (Хўжаев А., 2007, 77-бет).

Буюк ипак йўли шакллана бошлаган дастлабки даврлардаёқ Хитой пойтахтидан Турфон воҳаси ва Помир тоғ довонлари (Эркештом, Мингтўқай, Тошқўрғон, Вахон) орқали Бақтрияга ўтувчи бу йўл унинг муҳим тармоқларидан бирига айланди. Чжан Цзянь ўз ҳисоботида Хитойни

<sup>29</sup> Фердинанд Рихтгофен 1883 йилда Силезиянинг Карпсрус шаҳарчасида туғилган. Бреслоу, Берлин университетларида ўқиган. Маъшур географ Гумбольд маърузаларини тинглаган Ф.Рихтгофенда шарқ мамлакатларига қизиқиш уйғонади. 1859 йилда Прусс элчилиги миссияси таркибида географ сифатида Осиё мамлакатлари бўйлаб (Цейлон, Япония, Филиппин, Ява ороли, Ҳиндистон) саёҳат қилиш имконига эга бўлади. 1868-1892 йилларда Хитойга етти марта саёҳат қилади. 1905 йилда 5 томли “Хитой” асарини ёзиб тугаллайди. Хитойни фарб ўлкалари билан боғловчи алоқа йўллари тизимига нисбатан “Ипак йўли” атамасини биринчи марта ўзининг 1877 йилда немис тилида чоп этилган “Хитой” номи йирик географик асарининг 1-жилдида қўлаган. Шундан кейин бу алоқа йўллари тизими “Буюк ипак йўли” деб атала бошланди. (Бу ҳақда қаранг: Richthofen F.F. (fon). 1877; Мирзаев Р., 2005в, с. 38-43).

гарбдаги мамлакатлар билан боғлаш мумкин бўлган хавфсиз йўналишлар ҳақида тўхталиб, Дахя (Бақтрия)га Шу (ҳозирги Сийчуань) ва Шеньду (Кашмир) орқали ўтувчи йўлни, яъни хунлар таъсири доирасидан четроқда бўлган йўналишни тавсия қилган эди (Бичурин Н.Я., 1998, с. 157). Хитой учун “Ғарбий ўлкалар” йўлини очган элчининг фикрлари ҳам бу йўналишнинг хитойликлар томонидан ўзлаштирилишида катта аҳамиятга эга бўлганлиги шубҳасиздир.

Буюк ипак йўлининг Шимолий тармоғи (Бэйдао) Марказий Осиёнинг ички ҳудудлари орқали ўтган. Ғарбий Чеш ҳокими қароргоҳидан бошланган бу йўналиш “Шимолий тоғ” – Тяньшаннинг шарқий тизмалари ён бағирлари бўйлаб дарё оқими йўналишида Қашғарга, Тяньшань тоғидаги Терак довони орқали Даван (Фарғона)га, Қанга, Яньцай ва Аньсига<sup>95</sup> олиб келган (Хўжаев А., 2007, 77-78-бетлар).

Ғарбий ўлкалар билан сиёсий ва иқтисодий алоқалар ўрнатишга интилан хитойликлар 121 йилда хунлар устидан галаба қозонгач, империянинг ғарбий чегараларида йўллар ва уларни қўриқлашга мўлжалланган мустаҳкам истеҳкомлар барпо эта бошлайдилар. Бу даврдан бошлаб, манбаларнинг далолат беришича, Хитой императорлари томонидан Ғарбий ўлкаларга (Даван, Аньси, Яньцай ва бошқалар) йилига беш-олти, баъзи йилларда ўн мартадан кўпроқ йирик (таркибида бир неча юз киши) ва кичик (юздан ошиқ киши) элчилик миссиялари юборилган. Қадимги Хитой манбаларидаги маълумотларни таҳлил қилиб улар олдига Ғарбий ўлкалар тўғрисида ҳарбий-сиёсий аҳамиятга эга разведка маълумотлари тўплаш, алоқа-савдо йўллари йўналишлари ва уларнинг ҳавфсизлиги масаласини, иқтисодий-савдо алоқаларини ўрнатиш имкониятларини ўрганиш ва ҳатто маҳаллий ҳукмдорларни Хитой императорига тобеликка кўндиришга интилиш каби катта стратегик вазифалар қўйилганлиги ҳақида хулоса чиқариш мумкин (Бичурин Н.Я., 1998, с. 162).

Хитойнинг бу даврдаги “Ғарбий ўлкалар” билан бўлган

<sup>95</sup> Айрим тадқиқотчилар Яньцай ҳозирги Оралбўйига, Аньси (Яньци) эса Парфия давлати (ҳозирги Эронга) тўғри келишини қайд этган. (Бу ҳақда қarang: Бичурин Н.Я., 1998, с. 154).

сиёсий-иқтисодий алоқаларида Даван давлатига катта эътибор қаратила бошланди. Буни бир томондан, Фарғона водийсининг Хитой учун “Фарбий ўлкалар дарвозаси” сифатида тутган географик ўрни ва геосиёсий ҳолати билан изоҳлаш мумкин. Иккинчидан, Хитойнинг йирик стратегик ҳарбий-сиёсий мақсадларини, хусусан, ички ва ташқи хавфни (биринчи галда, шимолдаги кўчманчи хун қабиалари ҳужумларини) бартараф этиш, салтанат ҳудудини босқичма-босқич кенгайтириб бориш ва бошқа вазифаларни амалга оширишда асосий куч бўлган тезкор отлик кўшинлар учун Фарғонанинг машҳур “самовий отлари”га бўлган эҳтиёжни ҳам эътиборга олиш лозим. Хитойнинг дипломатик ва савдо алоқалари орқали “самовий отлар”га эга бўлиш режаси иш бермагач, бу мақсадга куч билан эришиш учун Даванга уюштирган ҳарбий юришлари ҳам бу эҳтиёжнинг Хитой учун тутган аҳамиятидан далолат беради<sup>96</sup>.

Манбаларнинг далолат беришича, Фарғонанинг “самовий отлар”ини қўлга киритиш учун хитойликлар томонидан уюштирилган иккинчи ҳарбий юриш даврида ҳам Дуньхуанда кўшин бир неча қисмга бўлинган ҳолда ҳаракат қилган. Баъзи тадқиқотчилар фикрича хитойликлар кўшини икки йўналишда – жанубий ва шимолий йўл билан ҳаракат қилган<sup>97</sup>. Лекин сўнгги йиллардаги тадқиқотлар бу даврда хитойликлар Тяньшань тоғининг жануби-

<sup>96</sup> Бу ҳарбий юришлар йўналиши тафсилотларини таҳлил қилсак, дастлабки ҳарбий юриш даврида (мил. авв. 104-103 йилларда) хитойликлар кўшиннинг таъминоти ва сафарда эҳтимол тутилаётган тўсиқлар, йўлбошчиларнинг тайёргарлиги ва Урта Осиё ҳақидаги географик билимлари жиҳатидан анча қолоқ бўлганлигини, маҳаллий алоқа йўллари йўналишлари ҳақидаги тасаввурлари етарли бўлмаганлигини кўрамиз. Буни 6000 отлик ва бир неча 10000 пёсдалардан ташкил топган кўшиннинг ҳагто Даван давлати пойтахтига ҳам етиб кела олмаганлиги ва катта йўқотишлар билан Дуньхуанга қайтиб келишлари мисолида кўрамиз. Иккинчи ҳарбий юриш даврида (мил. авв. 102-101 йиллар) сафар билан боғлиқ камчиликлар бирмунча бартараф этилганлиги боис Хитой “самовий отлар”ни қўлга киритишга эришади. Тузилган тинчлик суҳбига кўра, даванликлар Хитойга бир неча ўн аргумоқлар, 3000 та бия ва тойчоқларни беришга мажбур бўлишган. (Бу ҳақда қarang: Бичурин Н.Я., 1998, с. 166-172; Боровкова Л.А., 2001, с. 151-152).

<sup>97</sup> Бу кўшини озиқ-овқат (Хитой кўшини ҳарбий сафарда, асосан, қайнатилиб қуритиб олинган туруч билан таъминланган) билан таъминлашда енгиллик бўлиши учун амалга оширилган. Кўрсатилган даврда жанубий йўл Хуанор ва Хутан орқали Ёркекга (Хитой кўшинлари бу ердан шимолга бурилган бўлса керак.) шимолий йўл эса Тяньшаньнинг жанубидан, Хами – Қашқар йўналишида ўтган. (Бу ҳақда қarang: Бичурин Н.Я., 1998, с. 170).

дан ўтувчи шимолий йўналишни (эхтимол, бу йўл хунлар (сюнн) томонидан назорат қилиниб тургани боис. -Ў.М.) ўзлаштирмаганлигини кўрсатмоқда<sup>98</sup>.

Буюк ипак йўлининг Хитойдан Ўрта Осиёга келувчи йўналишларида дастлабки ҳудуд сифатида Фарғона водийси муҳим ўрин тутган. Бу ҳудуд орқали ўтган транзит савдо йўллари йўналишлари бўйича кейинги йилларда қатор янги маълумотлар пайдо бўлди. Уларнинг таҳлилига асосланиб, Фарғона водийсидаги йирик шаҳарларнинг бу трансминтақавий алоқа йўли йўналишларида тутган ўрни ва аҳамияти ҳақида муҳим хулосалар чиқариш мумкин.

Бу даврда, Хитой манбаларига кўра, Даван давлатида 70 дан ортиқ шаҳарлар мавжуд бўлиб (Бичурин Н.Я., 1998, с. 192), улар Буюк ипак йўли йўналишларида жойлашган ёки улар билан маҳаллий йўллар тизими орқали боғланган эди. Бу шаҳарлар Буюк ипак йўли шаклланган дастлабки даврлардан бошлаб Фарғона водийсининг муҳим иқтисодий маданий марказлари сифатида минтақанинг ички ва ташқи алоқаларида фаол иштирок этиб келган. Хитой манбаларидаги маълумотларнинг янги таҳлилига асосланган баъзи мутахассислар фикрича, Фарғона водийсининг шарқида жойлашган Юйчэн шаҳри Хитойдан Еттисув орқали келувчи савдо йўли бўйидаги биринчи шаҳар бўлиб, ҳозирги Ўзган ўрнида бўлган. Кейинги муҳим шаҳар, кўпчилик манбаларда Даван давлати пойтахти сифатида қаралувчи Эрши шаҳри эса Ўш ўрнида бўлган. Фарғона водийсида кўриб чиқиладиган даврга мансуб деб қаралаётган ёдгорликлар, асосан, Ясси, Куршоб, Қорадарё, Қорасув, Кугарт воҳаларида жойлашган. Улар ичида Ўзгандан 10 км. шимоли-ғарбда жойлашган Шўрабашат ёдгорлиги (70 га.) юқорида қайд этилган Юйчэн шаҳри харобалари эканлиги ҳақида фикрлар ҳам мавжуд (Ходжаев А., 2004, 60-68-бетлар).

Буюк ипак йўлининг Фарғона водийси шаҳарлари ор-

<sup>98</sup> Хитойликларнинг Даванга юриши Дуньхуандан бошланиб, Куньлин (Хухинор) тоғи шимоли бўйлаб, Юйтянь (Хўтан), Юйми (Керия), Гуши ва Лоулань (Чарқлик) орқали, яъни жанубий йўналиш бўйлаб ўтган. (Бу ҳақда батафсил қаранг. Боровкова Л.А., 2001, с. 146-151).

қали ўтган асосий йўналишлари Ашт дараси орқали Хўжандга ёки Чотқол тоғларидаги Қамчиқ ва Розик довонлари орқали Чоч воҳасига олиб келган. Бу йўллар Оҳангарон ва Чирчиқ дарёси водийсидаги шаҳарлар ва маконлар орқали Сирдарёдаги муҳим кечувларга қараб йўналган. Мил. авв. III-II асрларда Тошкент воҳасида кейинги даврлар учун ҳам катта аҳамиятга эга бўлган ижтимоий-иқтисодий ўзгаришлар бошланди. Бу, биринчи галда, воҳанинг қудратли Қанғ давлати<sup>99</sup> шаклланган ҳудуд сифатидаги ўрни билан ҳамда қадимги шаҳарларнинг пайдо бўлиши ва уларнинг иқтисодий-маданий марказлар сифатидаги аҳамияти ошиб бориши билан боғлиқ эди. Тошкент воҳасидаги дастлабки шаҳарлар Қовунчи маданиятининг 1-босқичида пайдо бўлди<sup>100</sup>. Бу даврда Қанқа, Шарқия, Оқтепа-2, Қовунчитепа, Далварзинтепа, Киндиктепа каби қадимги шаҳарларга асос солинган бўлса, мил. II-IV асрларга келиб воҳадаги шаҳарлар сони ошиб борди. Уларнинг харобалари Сирдарёнинг ирмоқлари бўлган Оҳангарон ва Чирчиқ дарёлари қуйи оқимида топилган Тўрткўлттепа 1-2, Шамагонтепа, Оққўрғон ҳамда воҳанинг дашт ва тоғолди ҳудудлари чегарасида жойлашган Кавардан, Мингўрик, Қулота каби ёдгорликлар орқали маълум. Бу шаҳарларнинг географик жойлашувини таҳлил қилиб, улар воҳадаги сув манбалари яқинида жой-

<sup>99</sup> Хитой манбаларида Қанғ давлати ҳақида қизиқарли ва бир-бирини тўлдирадиган маълумотлар mavjud. Хусусан, "Шидаи" асарининг 123-бобида Қанғ давлати Давак (Фарғонанинг) шимоли-ғарбида жойлашган кўчманчилар ўлкаси эканлиги, аҳолиси турмуш тарзи юечжиларникига ўхшашлиги, қудрати камчили сабабли жанубда юечжилар, шарқда хунлар хокимиятини тан олиши қайд этилган бўлса, мил. авв. 200- мил. 25 йил воқеалари ақс этган "Цянь Хань Шу" ("Катта Хан сулоласи тарихи") асарида 5 та ўлкага (Сусе, Фуму, Юни, Ги, Юегянь) бўлинган Қанғнинг мағрур ва ботирлиги, Хитой элчиларига таъзим бажо қилмаслиги, улар усун элчиларидан насада ўтқазилиб, овқат ҳам усун элчиларидан кейин берилиши ҳамда қанғарларга таъсир ўтказиш йўллари ҳақида маълумот берилди. (Бу ҳақда қаранг: Бичурин Н.Я., 1998, с. 154, 190-192). Қанғ давлати ва қанғлар ўзбек халқи этногенези, маданиятида ҳам ўзинга хос ўрин тутган. (Бу ҳақида батафсил қаранг: Шониязов К., 1990).

<sup>100</sup> "Қовунчи маданияти" номи билан фанга кирган археологик маданият Тошкент воҳасида ўтган асрнинг 30-йилларида Г.В.Григорьев томонидан топиб ўрганилган Қовунчитепа номидан олинган. Бу маданият Қовунчи-1 (мил. авв II- мил. II асрлар), Қовунчи-2 (II-IV асрлар) ва Қовунчи-3 (IV-VI асрнинг биринчи ярми) даврларига бўлинади. (Бу ҳақда қаранг: Григорьев Г.В., 1937; Буряков Ю.Ф., 1982, с. 79).

лашганлигини ҳамда уларни боғловчи ички йўллар Оҳангарон ва Чирчиқ дарёлари водийси бўйлаб ўтганлигини кўриш мумкин. Воҳадаги шаҳарларни бир-бири билан ҳамда қишлоқлар, далалар, яйловлар ва конлар билан боғловчи йўллар воҳадаги ички савдо йўллари тизимининг муҳим бўғинини ташкил қилиб, воҳани Фарғона водийси, Уструшона ва Суғд билан боғловчи транзит йўллар тизими билан боғланган эди. Тошкент воҳаси бу даврда Қанғ давлати таркибида бўлиб, воҳадаги ички йўллар тизимида бу давлат пойтахти катта ўрин тутган. Хитой манбаларида қайд этилган Юни улкаси (Бичурин Н.Я., 1998, с. 190, 192) Тошкент воҳасига, унинг пойтахти Битян шаҳри эса Оҳангарон дарёсининг Сирдарёга қуйилиш жойида, дарёнинг чап қирғоғида жойлашган Қанқа шаҳри<sup>101</sup> харобаларига тўғри келиши бугунги кунда ўз исботини топган.

Кўриб чиқиладиган даврда Қанқа шаҳри Тошкент воҳасидан Уструшона ва Суғдга олиб кетувчи муҳим йўллар ўтган Сирдарёдаги кечувни ҳамда Сирдарё сув йўлини назорат қилиб турган. Қанғ давлатининг пойтахти бўлган бу шаҳардан I-II асрларда зарб этилган кумуш ва мис тангалар топилиши шаҳарнинг ички ва ташқи иқтисодий алоқаларда тутган муҳим ўрнидан далолат беради (Қанқа., 2005, 600-бет).

Воҳадаги қадимги шаҳарларнинг Сирдарёнинг ўнг қирғоғидаги текисликларда, Оҳангарон ва Чирчиқнинг қуйи оқимларида шаклланганлигидан келиб чиққан мутахассислар воҳада урбанизация жараёни бошланишида қўшни Суғднинг таъсири катта бўлганлигини қайд этишди (Буряков Ю.Ф., 1982, с. 113; Буряков Ю.Ф., Кошеленко Г.А., 1985, с. 297-298). Бу, ўз навбатида, Ўрта Осиёнинг бу икки тарихий-маданий вилоятлари ўртасидаги қалин иқтисодий-маданий муносабатлардан ва воҳани Суғдиёна билан

---

<sup>101</sup> Умумий майдони 200 га., арк, шаҳристон ва работдан иборат бу шаҳар ривожланган ўрта асрларда Харашкент деб юритилган ва Бинкатдан кейинги иккинчи шаҳар ҳисобланган. Мўғуллар истилоси арафасида, Оҳангарон (Ангрек) дарёсининг ўзани ўзгарishi натижасида ташлаб кетилган ва вайронага айланган.

боғловчи алоқа йўллари изчил фаолият кўрсатганлигидан далолат беради. Тошкент воҳасидан Уструшонанинг<sup>103</sup> шимолий худудлари орқали Суғдга ўтувчи асосий йўл қадимги даврда шаклланган. Баъзи мутахассислар антик даврда Сирдарёнинг ўнг қирғоғидаги ерлар — Хўжанд ва Уструшона худуди Суғдиёна таркибида бўлганлигини таъкидлашади (Кошеленко Г.А., 1985в, с. 293). Бу худудда олиб борилган тадқиқотлар натижасида мил. авв. I - мил. II асрларда шаклланган бир қанча шаҳар харобалари топиб ўрғанилган. Бу қадимги шаҳарлар Буюк ипак йўли фаолияти бошланган дастлабки даврларда пайдо бўлганлигидан келиб чиқсак, уларнинг шаклланишида Суғдиёнадан Чоч воҳаси ва Фарғонага ўтувчи қарвон йўли фаолияти катта ўрин тутганлигини кўриш мумкин. Фарғонадан Дашти Ашт ва Хўжанд ўрнидаги шаҳар (Александрия Эсхата) орқали келган қадимги йўл Сирдарёнинг чап қирғоғида жойлашган Нов яқинидаги шаҳар, Куркат<sup>103</sup> яқинидаги Ширин ёдгорлиги<sup>104</sup>, Уязсой бўйида жойлашган, мил. авв. VI-IV асрларга оид бўлган Уяз ёдгорлиги ва Шимолий Уструшонанинг энг йирик шаҳри бўлган Нуртепа ёдгорлиги орқали ўтган (Беляева Т.В., 1990, с. 78-80). Нуртепа ёдгорлигини Киропол ёки Хватаг шаҳарлари харобаси сифатида қаровчи илмий фикрлар ҳам мавжуд (Грицина А.А., 1992, с. 16). Нуртепа ўрнидаги қадимги шаҳарда Чоч воҳасидан Ховос орқали келувчи қадимги йўл Хўжанддан келувчи йўлга қўшилиб Сават яқинидаги Хонттепа ёдгорлиги<sup>105</sup> орқали Зомин — Жиззах — Мароқандага қараб кетган.

<sup>102</sup> Антик давр манбаларида Хўжанд ва Уструшона номлари учрамайди. Фақатгина илк ўрта асрлардан бошлабгина Уструшона алоҳида маъмурий бирлик сифатида манбаларда қайд этила бошланган. Шу сабабли ушбу худудлар орқали ўтган қадимги йўллар йўналишларини таърифлашда қулайлик учунгина бу номлардан фойдаланилмоқда.

<sup>103</sup> Куркат — Шимолий Тожикистондаги йирик аҳоли пункти. Унинг номланишида аҳамоний ҳукмдор Кир асос солган шаҳар (Киропол, Кирсепол) ёки маҳаллий "Куру" (Куруш) атамаси асосий ўрин тутган деб ҳисобланади. (Бу ҳақда қarang: Беляева Т.В., 1990, с. 77; Грицина А.А., 1992, с. 16).

<sup>104</sup> Куркат яқинида жойлашган бу ёдгорлик илк антик даврга оид бўлиб, кўриб чиқиладиган даврда Суғдиёнанинг (Уструшонанинг) шимоли-шарқидagi муҳим савдо йўллари бўйидаги истеҳкомларидан бири бўлган. (Бу ҳақда қarang: Мирбабаев А.К., 1986, с. 481).

<sup>105</sup> Хонттепа ёдгорлигини ҳам Киропол харобаси деб қаровчи фикрлар ҳам мавжуд. (Бу ҳақда қarang: Грицина А.А., 1992, с. 17).

Уструшона ва Тошкент воҳасидан Зомин ва Жиззах орқали келган савдо йўли Суғдиёнанинг пойтахти Самарқандга<sup>106</sup> олиб келган. Бу шаҳарнинг Ўрта Осиёнинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида муҳим ўрин тутган йирик савдо йўллари чорраҳасида жойлашганлиги унинг стратегик аҳамиятини белгиларди. Шундан келиб чиқиб бу шаҳарни қўшни ҳудудлар билан боғловчи йўллarga кенгроқ тўхталиб ўтиш зарур. Бу шаҳарни шимолдаги кўчманчи чорвадорлар эгаллаган ҳудудлар билан боғловчи йўллар ичида Кўктепа ёдгорлиги ўрнидаги шаҳар ҳамда Қўшрабат ва Жўш орқали Нуротага олиб чиқувчи йўлнинг аҳамиятини таъкидлаб ўтиш керак. Нурота тоғларининг шимолидаги даштларнинг чорвадор қабилалар томонидан ўзлаштирилиши бронза даврига бориб тақалади. Нурота шаҳрига эса антик даврда асос солинган бўлиб, у Зарафшон воҳасини Сирдарёнинг ўрта оқимидаги кечувлар орқали шимолдаги чорвадор қабилалар билан боғловчи йўллар чорраҳасида жойлашганлиги билан ҳам минтақадаги алоқа-савдо йўллари тизимида катта ўрин тутган. Хусусан, милодий эра бошларидан бошлаб Марказий Қозғистон даштларидан Нуротага келувчи йўллар Оқтоғдаги Тиконли қишлоғидан Бел довони орқали жанубда Каттақўрғон ва Самарқандга олиб борган.

Нуротадан, шунингдек, Нурота тоғининг Қора Қарға довони орқали Карманага ҳам ўтиш мумкин бўлган. Бу ерда Мароқандадан келувчи асосий йўлга қўшилиб, Амударёнинг ўрта оқимида жойлашган кечувларга кетилган.

Нуротага Жиззахдан Фориш орқали келувчи йўллар, Нурота ва Фориш чегарасидаги тоғлардаги (бу тоғларни маҳаллий аҳоли Қоратов ёки Қорачатов деб аташади.-Ў.М.) унча баланд бўлмаган довонлар (Саврбел довони ва бошқалар) орқали Самарқандга ўтилган йўл ҳам қадимги даврдан ўзлаштирила бошланган.

<sup>106</sup> Мил. авв. VIII аср ўрталарида асос солинган бу шаҳар юнон манбаларида «Мараканд», суғдиён битикларида «Самарканса» — Smarakansa тарзида аталган. (Шаҳар номлари ҳақида яна қараг: Мухитдинов Х.Ю., 2007, 296-298-бетлар).



Самарқанддан Амударё кечувларига қараб кетувчи йўллар бу даврда Жанубий Суғд, яъни ҳозирги Қашқадарё вилояти ҳудуди орқали ўтган. Жанубий Суғдиёнанинг асосий сув манбаи бўлган Қашқадарё хавзасидаги Кеш, Накшипа (Ерқўрғон), Нахшаб каби йирик шаҳарлар воҳанинг ички ва ташқи иқтисодий алоқаларида катта ўрин тутган. Тадқиқотларнинг кўрсатишича, милодий эра бошларида Ерқўрғондан Қашқадарёнинг ўнг қирғоғи бўйлаб Бештепа, Ўратепа, Қўзибойтепа, Шаҳри-Хайбар ёки Қорабайиртепа, Пайшанбатепа каби ёдгорликлар орқали шимолга кетувчи йўллар, Насаф (Шуллуктепа), Кофиртепа, Қалъаи Заҳоки Морон орқали Ғузор воҳасига кетувчи йўллардан фойдаланилган (Сулейманов Р.Х., 2000, с. 14-15). Бу даврда ҳам Шарқий Қашқадарёнинг бош шаҳри бўлган Кешни<sup>167</sup> Накшипа билан боғловчи йўл воҳанинг ички йўллари тизимида асосий йўналиш бўлиб қолди.

Шу тариқа, Суғдиёнадаги йўллар Буюк ипак йўли шаклланиб, минтақанинг ташқи иқтисодий алоқалари ривожланиб боришига мос равишда кенгайиб борди. Самарқанддан қуйи Қашқадарё воҳаси орқали Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувларга олиб чиқувчи йўллар Суғдиёнанинг минтақавий аҳамиятга эга карвон йўлларида эди. Бу давр Зарафшон дарёсининг қуйи қисмига, Бухоро воҳасига, бу ердан Амударёга чиқилиб, Хоразм воҳасига ўтилган йўллар ҳам жадал ўзлаштирилган давр сифатида муҳимдир.

Кўриб чиқилаётган даврда Хоразм воҳасидаги асосий маконлар — шаҳарлар, қалъалар, қўрғонлар Амударёнинг қуйи оқимидан дарёнинг ҳар икки қирғоғига чиқарилган йирик каналлар бўйлаб жойлашган эди. Тадқиқотлар чап қирғоқ Хоразмда антик даврга мансуб ёдгорликлар сони 14 та бўлиб, улар, асосан, Қалтаминор (Бозорқалъа), Тозабөгёб (Қирққиз ёки Бургутқалъа), Якка-Порсон ва Гавхара каналлари бўйлаб воҳа тизими асосида жойлашганлигини кўрсатди (Гу-

<sup>167</sup> Кеш шаҳри бу даврда ҳозирги Кигоб шаҳри ўрнида бўлган. (Бу шаҳар ҳақида қаранг: Крашенинникова Н.И., 1989, с. 27-33; Шаҳрисабз. Минг йилликлар мероси.. 2002, 10-14-бетлар).

лямов Я.Г., 1957, с. 99). Амударёнинг чап қирғоғидаги маконлар ҳам, асосан, шу тартибда жойлашган бўлиб, бу ҳар тарафдан саҳро билан ўралган Хоразм воҳаси учун ўтроқ ҳаёт кечиришнинг ягона шакли эди.

Воҳадаги ҳар бир магистрал канал ва у бўйлаб жойлашган маконлар битта маъмурий бирликни ташкил қилган бўлиб, каналлар бошланган жойда барпо этилган йирик қалъа ёки шаҳар бу маъмурий бирликларнинг маркази ва биз учун энг муҳими воҳадаги ички савдо йўллари-нинг асосий бўғини бўлган (Ягодин В.Н., Никитин А.Б., Кошеленко Г.А., 1985 с. 319). Воҳадаги ички йўллар тизими маконларнинг жойлашишига мос равишда шаклланган бўлиб, маъмурий марказни бошқа шаҳар, қалъалар ҳамда хом ашё манбалари, экинзорлар ва яйловлар билан боғловчи йўллар унинг асосий тармоғини ташкил этарди. Хоразмни Суғд ва Марғиёна ҳамда шимолдаги дашт ҳудудлари билан боғловчи йўллар эса воҳанинг қўшни ҳудудлар билан алоқаларида катта аҳамиятга эга бўлган.

**Шимолий Бактриядаги антик даврга мансуб маконлар** воҳанинг ички алоқа йўлари бўйида, Сурхондарё (Далварзинтепа, Холчаён, Термиз ва бошқалар), Қофирнихон ва Вахш дарёлари бўйлаб жойлашган. Улар ичида минтақавий аҳамиятга эга йўллар билан боғланган Термиз шаҳри катта ўрин тутди. Амударёдаги кечув бўйида жойлашган бу шаҳар минтақанинг марказий ҳудудларини Шимолий Афғонистон ва Ҳиндистон шаҳарлари билан боғловчи муҳим транзит йўл бўйида жойлашганлиги ҳамда Амударё сув йўлидаги муҳим бандаргоҳларга эгаллиги билан ҳам минтақамизнинг бошқа шаҳарларидан ажралиб туради (Пидаев Ш.Р., 1994. 52-53-бетлар).

Марказий Осиёнинг ички алоқа йўллари тизимида **Амударёнинг ўрта оқимидаги йўллар** ҳам ўзига хос ўрин тутди. Антик даврда Амударёнинг ўрта оқими – Келифдан Хоразм чегараси ҳисобланган Дарғонгача бўлган ҳудудлар маъмурий жиҳатдан на Хоразмга, на Суғдга ва на

Бақтрияга тегишли бўлган. Бу ҳудудда жойлашган маконлар ичида антик даврга тегишли 45 та ёдгорлик топилганлиги кўриб чиқиляётган даврда Хоразм, Бақтрия ва Суғдиёна чегарасида жойлашган бу ҳудуднинг минтака миқёсида тутган ўрнидан далолат беради. Бу ёдгорликлар ичида Амударёдаги муҳим кечувлар яқинида жойлашган кичик қалъалар (Келиф, Курегинқалъа, Керкича, Усти ва бошқалар) ҳам бор (Пилипко В.Н., 1985, с. 244-245). Бу кичик қалъалар Амударё сув йўли ва кечувларни назорат қилиб туриш мақсадида барпо этилган. Улар ичида Амударёнинг Термиздаги кечувдан кейинги муҳим стратегик аҳамиятга эга бўлган Шўроб кечувини назорат қилиб турган Келиф (чап қирғоқ) ва Кампиртепа (ўнг қирғоқ), Керки кечуви бўйидаги Керки (чап қирғоқ) ва Керкича (ўнг қирғоқ), Фароб кечуви яқинидаги Эски Чоржўй (чап қирғоқ) ва бошқалар алоҳида аҳамиятга эгадир. Хусусан, Керки бекининг XIX асрга тегишли қалъасида олиб борилган тадқиқотлар пайтида, кушон-сосонийлар даврига тегишли маданий қатламлар топилди (Массон М.Е., 1973в, с. 7). Шундан келиб чиқиб, бу қалъа милодий эра бошларидан бошлаб Самарқанд ва Бухородан Ксениппа (Еркўрғон) орқали Амударёнинг ўрта оқимидаги кечув орқали Бақтрияга ўтувчи йўлни ҳамда Амударё сув йўлини назорат қилиб турувчи муҳим қалъа сифатида катта аҳамиятга эга бўлганлиги ҳақида хулоса чиқариш мумкин.

Антик даврга (мил. I аср) оид маданий қатламлари мавжуд Эски Чоржўй ҳам милодий эра бошларидан бошлаб Марвдан ва чап қирғоқ Амударёнинг қуйи оқимидан Пойкент – Бухоро – Кармана – Самарқанд йўналишида Марказий Суғдга кетувчи савдо йўлини назорат қилиб турган муҳим қалъалардан бири бўлган (Массон М.Е., 1966, с. 148-149). Бу ёдгорлик қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё сув йўли бўйидаги муҳим бекат сифатида аҳамиятга эга бўлганлигини ҳам ҳисобга олсак, унинг минтака жанубидаги савдо йўллари тизимида тутган ўрни янада аниқлашади.

**Марғиёнадаги йўллар ҳам минтака алоқа-коммуника-**

ция тизимида катта ўрин тутди. Ўрта Осиёнинг жанубида, Мурғоб дарёсининг қуйи оқимида, Қорақум саҳроси ўртасида жойлашган Марғиёна ҳудуди орқали кўриб чиқилаётган даврда Аршакийлар давлатининг шимоли-шарқидаги энг муҳим стратегик аҳамиятга эга йўллар ўтарди. Марғиёна, хусусан, унинг бош шаҳри Марв минтақанинг муҳим йўллари чорраҳасида жойлашган йирик савдо ва маданий марказ эди. Исидор Харакскийнинг маълумотига кўра, Парфиянинг ғарбий вилоятларидан келувчи “Шоҳ йўли” Марғиёнагача келган ва бу ердан жанубга, Ария ва Сейистонга қараб кетган (Усманова З.И., Филонович М.И., Кошеленко Г.А., 1985, с. 226).

Минтақанинг шимолидан келувчи асосий йўллар Марвдан Парфия ҳукмдорларининг муҳим қароргоҳларидан бўлган Нисо<sup>108</sup> шаҳри орқали ўтган. Бу шаҳарнинг аҳамияти, айниқса, Парфияда Аршакийлар сулоласи ҳукмронлиги даврида юксалади. Эски Нисодан Александр Македонский, савлакийлар, Юнон-Бақтрия подшолари ва аршакийлар даврида зарб этилган тангалар, Парфия ҳукмдорларининг архив ҳужжатлари топилиши, Мисрдан келтирилган идишлар, Ҳинд океанида учрайдиган чиганоқлар ва бошқа топилмалар Нисо шаҳрининг минтақадаги ички ва ташқи алоқаларда фаол иштирок этганлигидан далолат беради (Пугаченкова Г.А., 1958, с. 13). Хусусан, Эски Нисо ва Янги Нисодан Обивард орқали Каспийбўйига, Тажан ва Марвга йўл ўтган (Буряков Ю.Ф., Грицина А., 2006, с. 34-36).

Буюк ипак йўлининг шаклланиши ва ривожланиши Марказий Осиёнинг халқаро алоқа-коммуникация тизимидаги аҳамиятининг ошишига олиб келди. Хитойни Ўрта Осиё ҳудуди орқали Парфия ва Рим империяси билан боғловчи транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида қадимги Фарғонадаги Даван давлати, Сирдарёнинг ўрта ва қуйи

<sup>108</sup> Бу шаҳар Ашхобдондан 18 км. ғарбда, Копетдоғ шимолий ёнбағрида жойлашган Эски ва Янги Нисо ёдгорликлари ўрнида бўлган. Эски Нисо Аршакий ҳукмдорларнинг муҳим қароргоҳи бўлиб, бу ерда шоҳ саройи, сулолавий даҳмалар, ҳўжалик хоналари топилаган. Бевосита шаҳар эса Янги Нисо ёдгорлиги ўрнида бўлган. Ниса ёни Нисайя номи шаҳар Мидия ёки Месопотамия ҳудудида бўлгани ҳам маълум.

ҳавзасидаги Қанғ давлати ва кушонлар салтанати каби марказлашган давлатларнинг тарих саҳнасига чиқиши катта ижобий ўрин тутди. Минтақамиз ва унга қўшни катта ҳудудларни қамраб олган бу давлатлар ташқи савдодан катта фойда олганликлари боис карвон йўллари хавфсизлигини таъминлаш кафолати бўлиб майдонга чиқдилар. Карвон йўллари бўйида божхоналар, йўлбўйи иншоотлари барпо этилди, савдо карвонларининг зарурий эҳтиёжларини (озиқ-овқат ва сувга, улов воситалари учун ема-хашакка ва бошқаларга бўлган талаблар) таъминлашга хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар ташкил этилди. Буларнинг барчаси ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалар ривожига туртки берди.

Қадимги Даван (Фарғона) давлати ва Еттисувдаги кўчманчи чорвадорларнинг Усунь давлати Хитойдан ва Қашқардан Тяньшань тоғи доvonлари орқали минтақамизга кириб келган алоқа-савдо йўлларининг дастлабки йўналишларини назорат қилган бўлсалар, Сирдарёнинг ўрта ва қуйи оқимлари орқали ўтувчи йўллар, кечувлар қудратли Қанғ давлати ҳудуди орқали ўтарди. Амударё ва Сирдарё оралиғидаги ҳудудлар эса қадимдан савдо-сотикда етакчи ўринда турган суғдлар назоратида эди. Шу ўринда, Суғд савдогарлари Буюк ипак йўли фаолияти бошланган дастлабки даврлардаёқ Шарқий Туркистон ва Шимолий Хитой ҳудудида ўз савдо ваколатхоналарини барпо қила бошлаганлиги, суғдларнинг халқаро савдо алоқаларида муҳим таянчи бўлган бу савдо ваколатхоналари то IX-X асрларгача сақланиб турганлигини айтиб ўтиш керак (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 106).

Ўрта Осиё ўз ҳудудий жойлашувига кўра Хитой ипак буюмларининг Жануби-ғарбий Осиё ва Европага олиб борилишида дастлабки ўлка эканлиги туфайли тез орада халқаро ипак савдосида муҳим ўрин тута бошлайди. Қимматбаҳо ипак буюмларни Ғарбга етказиб беришда марказий осиелик савдогарлар асосий роль ўйнаганлар. Хитойнинг минтақамиз билан алоқаларида дастлабки ҳудуд ҳисобланган Фарғона водийсининг антик даврга мансуб

кўплаб маконларидан Хитойдан келтирилган ойна буюмлар, ва хитой ипагидан тайёрланган ипак матолар ҳамда бошқа кўплаб маҳсулотлар топилганлиги маълум (Заднепровский Ю.А., 1997, с. 79-82). Хитойнинг у-шу, кайюань тун-бао типигаги тангаларининг Фарғонадаги маконларда учраши (Горбунова Н., Ивочкина Н., 1988, с. 45-50), бир томондан, ушбу ҳудудлар ўртасидаги қалин иқтисодий алоқалардан далолат берса, иккинчи томондан, Хань империясининг минтақамизда ўз таъсир доирасини кенгайтириш йўлида олиб борган фаол сиёсий-иқтисодий сиёсатидан далолат беради.

Марказий Осиёнинг иқтисодий-маданий алоқалари ривожида кушонлар салтанати алоҳида ўрин тутди. Бу давлат подшо Канишка ҳукмронлиги даврида йирик салтанат даражасига кўтарилиб, Қадимги Бақтрия ерларидан ташқари Шарқий Туркистондан Шимолий Ҳиндистонгача бўлган катта ҳудудни ва улар орқали ўтувчи савдо йўлларини ўз назоратига олишга муваффақ бўлди. Кушон давлати Парфия, Рим империяси, Ҳиндистон ва Хитой билан халқаро иқтисодий, сиёсий муносабатлар ўрнатган эди. (Яхшиев А., 2002, 135-138-бетлар). Хитойнинг Хань сулоласи билан бўлган алоқалар катта аҳамият касб этади. Бу алоқалар аҳамиятини ўзаро элчилик миссиялари алмашинуви орқали ҳам кўрамыз. Хусусан, Хитой солномаларида 230 йилда Хитойдаги Вэй сулоласи саройига Кушон ҳукмдори Васудева тамонидан юборилган элчилик миссияси ҳақида маълумот сақланиб қолган (Захаров А.О., 2004, с. 6)<sup>109</sup>.

Хитойнинг ипак ва бошқа турли маҳсулотларини Ўрта Ер денгизи соҳилларига етказиб берувчи асосий транзит йўлларнинг муҳим йўналишлари кушонлар назоратидаги ҳудудлар орқали ўтар эди. Йил фасллари ўзгариши ва баъзи ҳолларда минтақадаги ички сиёсий вазиятга боғлиқ ҳолда Буюк ипак йўлининг айрим йўналишлари фаолияти вақтинча тўхтаб қолар, натижада, унга муқобил янги

<sup>109</sup> Баъзи тадқиқотчилар фикрича аса бу элчилик миссияси ҳукмдор Васишка (220-240 йй) тамонидан юборилган. (Бу ҳақда қараи: Кашеленко Г.А., 2000а, с. 361. прим. 4).

йўллар ўзлаштирилди. Шу тариқа алоқа-савдо йўлларининг кенг тармоқлари вужудга келарди. Ички сиёсий келишмовчиликлар туфайли савдо йўллари йўналишлари ўзгариб турганлигини биз милодий эра бошларида Кушон давлати ва Парфия муносабатлари мисолида кўришимиз мумкин. Масалан, қадимги Хитой манбаларидан бўлган Хоуханьшу — Кичик Хань тарихида Рим империяси шаҳарларини Хитой ипаги билан таъминлашда монополияга интилган Парфия ўз ҳудудидан римлик ва хитойлик савдогарлар ўтишига йўл қўймаслиги ҳақида маълумотлар ҳам мавжуд (Бакшанин А.Г., 1960; Бичурин Н.Я., 1998, с. 234). Шу туфайли ҳам Хитой ипагини Рим империясига Парфия назоратидаги ҳудудларни четлаб ўтувчи савдо йўллари орқали етказиб бериш зарурати пайдо бўлади. Манбаларни таҳлил қилиб, бу савдо йўлининг қуйидаги иккита асосий йўналишини кўрсатиш мумкин:

1) Хитой ипаги кушонлар тасарруфида бўлган Шимолий Ҳиндистон ҳудуди орқали Ҳиндистондаги савдо портларига, у ердан денгиз йўли орқали Ўрта Ер денгизи мамлакатларига етказиб берилган. Мил. авв. I асрга оид Хитой солномасида савдо-сотикни йўлга қўйиш мақсадида келган бибинлик (Кашмир) элчилар ҳақида, уларнинг бир йилда бир неча марта келганлиги ҳақида сўз юритилади (Луба-Лесниченко Е.И., 1991). Бу даврда Кашмирни Марказий Осиёнинг тоғли ҳудудлари билан боғловчи Қорақурум тоғ йўлидан<sup>110</sup> ҳам фаол фойдаланилган. Бу йўл орқали Ҳиндистон — Хитой алоқалари ҳам амалга оширилган (Уилер М., 2005, с. 11).

2) Хитойдан Шарқий Туркистон орқали Вахон йўлаги ва Помир тоғ довлари (Коратегин) орқали Бақтра шаҳрига, у ердан Фрот дарёсининг қуйи оқими бўйлаб Рим империяси ҳудудига боровчи куруклик йўли.

Юқорида айтиб ўтилган алоқа йўллари фаолияти Хитойнинг Фарб мамлакатлари билан муносабатларида етак-

<sup>110</sup> Ўтган асрнинг 60-70-йилларида бу йўналиш бўйлаб автомобиль йўли қурилган эди. Шарқий Туркистонни (Синьдзян) Покистоннинг шимолий провинциялари билан боғловчи бу йўл узунлиги 793 км.ни ташкил этади.

чи ўрин тутмаганлиги ҳақида ҳам фикр билдириш мумкин. Чунки бу йўналишдаги йўллар баланд тоғ доvonлари орқали ўтиб, улардан фақат ёз ойларидагина кичик карвонлар фойдаланиши мумкин эди. Буюк ипак йўлининг асосий тармоқлари эса Марказий Осиёнинг ички ҳудудлари орқали ўтиб, минтақанинг халқаро иқтисодий маданий алоқалари ривожига катта таъсир кўрсатарди.

Милодий II-V асрларда Хитойнинг Чаньон шаҳрида бошланган Буюк ипак йўли Ланчжоу яқинидаги Хуанхе кечуви орқали Буюк Хитой деворининг ғарбий чеккаларига етиб келган. Бу ерда йўл тармоқланиб Такламакон саҳросини шимол ва жанубдан четлаб ўтади. Шимолий йўл Хами, Бешбалиқ, Шихо воҳалари орқали Еттисувдаги Или дарёси водийсига олиб чиққан бўлса, жанубий тармоқ Дуньхуан, Хўтан, Ёркент ва Помир тоғ доvonлари орқали Бақтрияга олиб борган.

Буюк ипак йўлининг марказий тармоғи ҳозирги Ўзбекистон ҳудудидаги шаҳарлар орқали ўтган бўлиб, бир неча йўналишда бўлган. Хусусан, Қашқардан Фарғона водийсига, бу ердан эса Чоч-Илоқ воҳаси, Уструшона, Самарқанд, Бухоро, Марв орқали ўтиб Эрон ва Суриягача (Ўрта Ер денгизи портларига) етиб борган йўлнинг аҳамияти айниқса катта эди.

Сўнгги тарихий-археологик тадқиқотларга суянган мутахассислар фикрича, Хитойдан ҳозирги Ўзбекистон ҳудудидаги шаҳарларга олиб келган алоқа-савдо йўллари сўнгги антик даврда қуйидаги икки йўналишда бўлиб, улардан мавсумга қараб фойдаланилган:

1) Хитой — Қашқар — Ўш — Мингтепа — Андижон — Қува — Симтепа — Хўжанд — Уструшона — Суғд — Бақтрия;

2) Хитой — Қашқар — Ўш (ёки Ўзган) — Учқўрғон (Қайноват) — Ахсикент — Поп (Боб) (Ширинов Т.Ш., Зайнобиддинов С.З., 2004, 8-бет). Бу ердан Ашт ва Хўжанд ёки Қамчик доvони орқали Оҳангарон водийсига, Қозоғистон ва Сибирь ҳудудига кетиш мумкин бўлган (Горбунова Н.Г., 1984, с. 105; Матбабаев Б.Х., 1999, с. 124-140).



Кушонлар даврида Хитойдан ташқари Ҳиндистон, Рим, Парфия давлатлари билан ҳам иқтисодий-маданий алоқалар кенг йўлга қўйилди. Марказий Осиё — Ҳиндистон алоқаларида катта ўрин тутган йўллар бронза-илк темир даврдан бошлаб Амударёнинг юқори оқимларидан Кобулдарёнинг қуйи оқими бўйлаб Пешовардан 30 км. шимолишарқда жойлашган Чарсадда (қадимги номи — Пушкавачати “Лотослар шаҳри”) олиб чиққан бўлса, мил. авв. I аср бошларида Пурушапур (Пешовар) шаҳрига асос солингандан кейин, Ҳиндикушдаги Хайбар доғи орқали ўтувчи барча йўллар бу шаҳар бўйлаб ўтган (Уилер М., 2005, с. 11-12). Фикримизча, бу шаҳарнинг Кушонлар салтанатининг пойтахтига айланишида ҳам унинг муҳим стратегик аҳамиятга эга алоқа йўллари бўйида жойлашганлиги катта аҳамиятга эга бўлган эди.

Минтақамизнинг Ҳиндистон билан алоқаларида Шимолий Бақтрия дастлабки оралиқ ҳудуд сифатида катта ўрин тутарди. Далварзинтепадан 1972 йилда топилган олтин буюмлар ичида Ҳиндистонда ясалган тақинчоқларнинг топилиши Кушонлар даврида Ўрта Осиё — Ҳиндистон алоқалари изчил давом этганлигини кўрсатади. Қадимги Хитой манбаларида, хусусан, Чжан Цзянь ҳисоботида ҳам Дахя (Бақтрия) савдогарлари Шеньду (Шимолий Ҳиндистон ёки Кашмир) билан савдо алоқалари ўрнатганлиги, у ердан маҳаллий маҳсулотлар билан бирга Цюнда тайёрланадиган бамбук таёқлар ва Шу юртида (ҳозирги Сичуань) ясалган (сув ўтларидан тайёрланган) арқонлар (холсты) олиб келиши ҳақида маълумот мавжуд (Бичурин Н.Я., 1998, с. 157).

Минтақамизнинг Ҳиндистон билан алоқалари, айниқса, кушонлар даврида давлат динига айланган Будда таълимотининг Бақтрияга тарқалиши билан янада ошди. Сурхон воҳасида, Амударёнинг ўнг қирғоғида жойлашган Қадимги Термиз шаҳри Бақтра шаҳридан келувчи савдо йўли бўйидаги биринчи муҳим пункт ҳисобланарди. Бу ерда антик давр манбаларида қайд этилган муҳим кечув — “Юнонлар кечуви”ни назорат қилиб турувчи божхона, сав-

до карвонларига хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар мавжуд бўлган. Термиздан Сурхондарёнинг Амударёга қуйилиш жойи яқинида жойлашган яна бир кечув орқали Шеробод — Темир Дарвоза — Оқработ довони йўналиши бўйлаб Суғд шаҳарларига кетувчи йўл бошланган.

Марказий Осиёнинг Ҳиндистон билан алоқаларида Бақтриядан ташқари Марғиёна, Суғд ва Хоразм ҳам фаол иштирок этганлигини кўриш мумкин. Хусусан, минтақамизнинг Буддизм тарқалган энг ғарбий ҳудуди Марғиёна бўлиб, Марвдан (Гаурқаъладан) очилган иккита ступа (2-5 асрлар), Гандхар тасвирий санъати анъаналари асосида тайёрланган Будда ҳайкали ва ҳайкалчалари, Будда қўлёзмалари сақланган ва сиртида брахма ёзувида ёзилган будда монахлари учун қўлланма матнлар мавжуд ваза (5-аср), Оққалъа маконидан (Қорабековул воҳаси) топилган Бодхисаттванинг ўтирган ҳолатдаги ҳайкалчаси, Ўзбойдаги Қандимқалъадан топилган Кали маъбудаси ҳақидаги афсона акс этган тасвир ва бошқалар минтақамиз жанубий ҳудудларининг бу алоқалардаги иштирокидан далолат беради (Губаев А., 2000, с. 143-144).

Хоразм воҳасидаги антик даврга, айниқса, кушонлар даврига оид маконлардан топилган кўплаб моддий ашёлар — сополдан ясалган фил ва маймуннинг сопол ҳайкалчалари, Тупроққалъа саройидаги «жангчилар зали» деворидаги тасвирлар, тақинчоқлар (мунчоқ) ва бошқалар Хоразм воҳасининг ҳам Ҳиндистон билан алоқаларидан далолат беради (Рапопорт Ю.А., Трудновская С.А., 1958, с. 363-364; Толстов С.П., 1948а, с. 199). Бу алоқаларда Бақтрия ҳудуди ва Амударё сув йўли асосий транзит алоқа йўли сифатида катта ўрин тутган. Шимоли-ғарбий Ҳиндистон ва Ганг дарёси соҳилидаги ҳунармандчилик марказларида тайёрланган мунчоқларнинг Эрон ҳудудидан (Гилян провинцияси), қуйи Волга бўйидаги Сарматлар қўрғонларидан топилиши Ҳиндистон ва Эрондан Оролбўйи орқали Евроосиё даштларига қараб кетган алоқа йўли йўналишларидан ва бу алоқаларда Хоразм воҳасининг транзит

худуд сифатидаги аҳамиятидан далолат беради (Ягодин В.Н., 2002, с. 165-170).

Бу топилма (хайкалча мил. авв. I- мил. I асрлар билан саналанган) бир томондан, Хоразмга Будда таълимоти кириб келмаганлиги ҳақидаги фикрларнинг (Ставский Б.Я., 1998, с. 95) унчалик асосли эмаслигини кўрсатиб берган бўлса, иккинчи томондан С.П.Толстовнинг Хоразмга Гандхара санъати анъаналарининг таъсири бўлганлиги тўғрисидаги қарашлари (Толстов С.П., 1948в, с. 160) ҳамда кушонлар даврида Хоразмнинг Ҳиндистон билан қалин алоқалари мавжуд бўлганлиги ҳақидаги бошқа маълумотлар тўғрилигини яна бир бор тасдиқлади.

Ўзбойдаги қўрғонлардан топилган сўнги антик даврга оид четдан келтирилган буюмлар Хоразм воҳасининг маданий-савдо алоқалари йўналишилари аниқлаштиришда катта ўрин тутаяди. Бу топилмалар ичида Парфиядан, кам миқдорда Кавказортидан келтирилган сопол идишлар, тақинчоқлар, қурол-яроғлар ва бошқалар мавжуд (Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю., 1990, с. 32). Улар Ўзбой шимолидан ушбу ҳудудларга ҳамда жанубий Уралбўйига, Қора денгиз шимолидаги даштларга ва Сарматлар ўлкасига қараб кетган алоқа-савдо йўллари фаолиятидан дарак беради.

Буюк ипак йўлининг шаклланиши минтақа шимолидаги дашт йўллари фаолиятида ҳам катта ўзгаришлар келтириб чиқарди. Тадқиқотларнинг кўрсатишича, Марказий Осиёда даврий равишда иқлимнинг кескин исиб кетиши юз бериб туради. Иқлимнинг бундай исиши Евроосиёнинг дашт ҳудудларида мил II-III асрларда ҳам кузатилиб, бу ўзгаришлар ўсимликлар оламига, чорвадор қабилалар ҳўжалиги ва турмуш тарзига катта таъсир кўрсатди. Бу жараёнлар Марказий Осиё шимолий даштидаги чорвадор қабилаларининг турли йўналишдаги миграциясини келтириб чиқарди. Уларнинг бир қисми Сибирь ўрмонларига, бир қисми Хитойга (Хуанхе дарёси водийсига), бир қисми Суғд ерларига — Амударё ва Сирдарё ҳавзасига

кириб келдилар (Грумм-Гржимайло Г.Е., 1933; Гумилев Л., 2005, с. 76; Буряков Ю.Ф., 2005, с. 23-24).

Шу тариқа, мил. авв. II асрнинг сўнги чорагидан бошлаб Хитойни Ўрта Осиё ва у орқали Ҳиндистон, Эрон, Рим империяси ҳудудлари билан боғловчи Буюк ипак йўлининг халқаро аҳамиятга эга транзит йўналишлари шакллана бошлади. Минтақамизнинг иқтисодий-маданий алоқалари ривожда катта ўрин тутган бу алоқа-савдо йўллари даврлар ўтиши билан кенгайиб, янги-янги тармоқлари пайдо бўлди. Ташқи алоқалар, ўз навбатида, минтақадаги ички йўллар тармоқларининг кенгайишига ва тегишли хизмат кўрсатиш тизими ривожига хизмат қилди. Бу жараёнлар кейинги тарихий даврларда янада жадал тус олди.

# **III БОБ. ЎРТА АСРЛАР САВДО ЙЎЛЛАРИ: АСОСИЙ ЙЎНАЛИШЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ ХУСУСИЯТЛАРИ**

## **3.1. Илк ўрта асрлар алоқа-савдо йўллари.**

### **Минтақавий ва трансминтақавий алоқа- коммуникация тизими ривож**

Илк ўрта асрларга келиб, Марказий Осиёнинг алоқа-коммуникация йўллари тизимида муҳим ўзгаришлар рўй берди. Минтақадаги ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларнинг ўзига хос хусусиятларига, йўналишларига бу даврда вужудга келган сиёсий вазият, улкан Марказий Осиё минтақасида рўй берган ижтимоий-сиёсий ўзгаришлар катта таъсир ўтказганлигини кўрамиз. Милодий IV асрдан бошлаб, Шарқий Туркистон ва Еттисув орқали Ўрта Осиёга Хионийлар ва Кидарийлар кириб келиши, V аср ўрталарига келиб бу ҳудудда эфталитлар давлати қарор топиши, VI асрнинг иккинчи ярмида эса Турк ҳоқонлиги таркибига киритилиши минтақада янги геосиёсий вазиятни вужудга келтирди. Бу эса, ўз навбатида, олдинги даврларда шаклланган анъанавий иқтисодий-маданий алоқалар ва алоқа йўллари йўналишларига ўз таъсирини ўтказди. Илк ўрта асрлардаёқ қадимги давр ва антик даврда қарор топган транзит алоқа-коммуникация йўлларининг баъзи йўналишлари ўз аҳамиятини йўқотди, улар ўрнига мавжуд ижтимоий-сиёсий вазиятга боғлиқ ҳолда халқаро транзит алоқа йўлларининг янги тармоқлари вужудга келди. Буларга асосланиб, илк ўрта асрлардаги халқаро муносабатлар, маданий ва савдо-иқтисодий алоқалар ривожда биринчи галда ҳарбий-сиёсий омиллар етакчи ўрин тутганлиги ҳақида хулосага келиш мумкин. Бу омилларнинг минтақадаги ички ва ташқи алоқа-савдо йўлларига кўрсатган таъсири сабаблари ва натижаларини таҳлил қилиб, бу даврдаги савдо йўлларининг асосий ва ёрдамчи тармоқларини кўриб чиқамиз.

Илк ўрта асрларда, эфталийлар ва Турк ҳоқонлиги даврида Марказий Осиёда маҳаллий бошқарув тизими ва маҳаллий ҳокимият тўлалигича сақланиб қолди. Марказий ҳокимиятга бўлган муносабати ва тегишли ижтимоий-иқтисодий вазият сабабли минтақадаги вилоятларнинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалардаги иштироки, мавқеи ошиб ёки аксинча, пасайиб турганлигини айтиб ўтиш керак. Бундай вазият, ўз навбатида, минтақадаги ички савдо йўллари аҳамиятига ва йўналишларига ҳам сезиларли таъсир кўрсатар эди. Хусусан, V аср охири – VI асрнинг биринчи ярмидан бошлаб Буюк ипак йўлининг ҳозирги Ўзбекистон ҳудуди орқали ўтган йўналишлари ичида Фарбий Суғднинг иқтисоди ва маданий тараққиётида катта ўрин тутган Самарқанд – Бухоро йўналиши ва унинг тармоқларининг аҳамияти оша бошлайди. Буюк ипак йўлининг бу янги тармоғи Зарафшон дарёсининг чап қирғоғи бўйлаб ўтган бўлиб, илк ислом даври ёзма манбаларида “Шоҳрох” (“Шоҳ йўли”, “Бош йўл”) номи билан қайд этилган. Бу йўналиш Самарқандан Жанубий Суғд, яъни Қашқадарё воҳаси орқали Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувлар орқали Тоҳаристон шаҳарларига қараб кетган эски йўналишга қараганда савдо карвонлари учун анча қулай ва самарали бўлиб чиқди (Адылов Ш., 2002, с. 21). Бу йўналиш ўрта асрларда Ўрта Осиёнинг икки йирик сиёсий ва маданий марказлари бўлган Самарқанд ва Бухоро шаҳарлари ривожидан муҳим ўрин тутганлиги ҳам ушбу савдо йўлининг аҳамиятидан далолат беради.

Эфталийлар даврида Жанубий Суғднинг (Қашқадарё воҳаси) сиёсий ва иқтисодий мавқеи анча ошади. Қуйи Қашқадарёдаги Нахшаб шаҳрининг Эфталийлар ҳукмдорининг қароргоҳларидан бири бўлганлиги (Массон М.Е., 1973а, с. 24), Кеш шаҳри маълум вақт бутун Суғднинг пойтахтига айлангани ва энг муҳими, воҳа ҳудуди орқали қадимдан Фарғона водийси, Тошкент воҳаси ва Самарқанд Суғдидан Жануби-шарқий Эрон, Афғонистон ва Ҳиндистондаги савдо шаҳарларига олиб борувчи йўллар ўтган-

лиги Жанубий Суғднинг Марказий Осиёнинг ички ва ташқи алоқаларида катта аҳамиятга эга бўлишига олиб келарди. Самарқанддан жанубга кетувчи асосий йўлларнинг бир йўналиши ҳозирги Қўқдала даштлари ва Қўнғиртоғнинг шимолий ён бағирлари орқали ўтган. Бу ҳудудда илк ўрта асрларда ўтроқ маконлар кам учраб, асосан, кўчманчи чорвадор қабилаларнинг қишлоқ қароргоҳлари ва қудуқлар мавжуд бўлиб, улар Самарқанд — Нахшаб йўлининг муҳим бекатлари сифатида ҳам катта аҳамиятга эга эди. Шу билан бирга, воҳадаги қадимги йўлларни ўрганиш давомида тўплаган маълумотларимиз Самарқанд-Нахшаб оралиғидаги даштларда илк ўрта асрлардаёқ йирик истеҳкомлар кўринишидаги кўрғонлар пайдо бўлганлигини кўрсатмоқда. Бунга мисол тариқасида Қўқдаладан 20 км.ча ғарбда жойлашган Ҳазорбуқа ва Қоратепа ёдгорликларини кўрсатиш мумкин<sup>111</sup>. Бу ёдгорликлар кўриб чиқиладиган даврда маҳаллий чорвадорларнинг қишлоқ қароргоҳлари ҳамда Самарқанд — Нахшаб савдо йўлининг муҳим оралиқ бекатлари сифатида ҳам муҳим аҳамиятга эга бўлган.

Самарқанд ва Бухородан келувчи йўллар қуйи Қашқадарёнинг энг йирик шаҳри Нахшабда туташиб, бу ердан Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувларга (Келиф, Керки, Бурдалиқ) ёки Субаҳ — Хузар — Темир Дарвоза орқали Термизга олиб чиққан. Бу даврга мансуб Хитой манбаларида (Бейши) бу шаҳар Ношеболо тарзида келтирилади (Бичурин Н.Я. 1998, с. 273). Ҳозирги пайтда Ғузор тумани ҳудудида олиб бориладиган археологик тадқиқотлар натижасида Ғузордарёнинг ўнг қирғоғида, Қашқадарёга қуйи-

<sup>111</sup> Ҳазорбуқа ёдгорлиги ҳақидаги умумий характерга эга дастлабки илмий маълумотлар XX асрнинг 70-йилларида КАТЭ аъзоси А.Сағдулаев томонидан келтирилган. Қоратепа эса тарихий-археологик жиҳатдан ҳозиргача ўрганилмаган. Бу ёдгорлик Ҳардури қишлоғидан 2 км шарқда, Самарқанд-Қарши темир йўлидан 1,5 км ғарбда, Олатун темир йўл бекатига яқин жойда жойлашган. 2006 йил ёзида бу ёдгорлик ҳақида маҳаллий аҳоли орасида сўровнома ўтказилди. Унинг майдони аниқлаштирилди, археологик манбалар (асосан, сопол идишлар бўлаклари) олинди. Тўплаган маълумотларимизни умумлаштириб, бу ёдгорликка мил III-IV асрларда асос солинган деган дастлабки хулосага келинди. Келажакда бу ерда олиб бориладиган тадқиқотлар Ҳазорбуқа тепанинг тарихида тутган ўрнини аниқлаштиришда янги маълумотларни беради деб умид қиламиз. Бу ёдгорлик ҳақида маълумот тўплашга катта ёрдам берган Қ.Юсупов ва Х.Эширзаевага (1963-2007) катта миннатдорчилик билдирамыз.

лиш жойидан 7-8 км. узоқликда Ялпоқтепа ёдгорлиги қазиб очилмоқда<sup>112</sup>. Суғдиёнанинг муҳим савдо йўллари чорраҳасида жойлашган (Самарқанд — Кеш — Субах ҳамда Бухоро — Нахшаб — Субах — Окробот — Темир Дарвоза — Термиз) бу ёдгорлик мил. авв. I аср — мил. VIII асрларда Субах рустакининг (ҳозирги Ғузор тумани) йирик маъмурий ва савдо маркази бўлган ва Суғдиёнанинг ички савдо-иқтисодий алоқаларида катта ўрин тутган.

Илк ўрта асрларда, хусусан, Турк ҳоқонлиги даврида Кеш шаҳрининг ҳам иқтисодий-сиёсий аҳамияти анча ошганлигини кўрамыз. Кеш шаҳри VII аср Хитой манбаларида (Тан-шу) Ши, Кюйша каби номлар билан қайд этилади (Бичурин Н.Я., 1998, с. 284, 329). Кеш номи эса маҳаллий ҳукмдорлар (Ахурпат, Ихрид ва бошқалар) номидан зарб қилинган тангаларда учрайди. Илк ўрта асрларда Кеш маълум вақт (VII асрнинг ўрталарида) Суғд конфедерациясида етакчи ўринга чиқиб олган бўлиб, Хитой билан сиёсий-иқтисодий ва маданий алоқалар ўрнатилиши ҳам бундан далолат беради (Қадимги Кеш — Шаҳрисабз тарихидан лавҳалар, 1998, 28-бет; Бичурин Н.Я., 1998, с. 297). Кеш шаҳри ривожига воҳа орқали ўтган муҳим савдо йўллари, хусусан, Фарғона, Чоч воҳаси ва Самарқандни Окробот ҳамда Темир Дарвоза орқали Тоҳаристонга олиб чикувчи йўл катта ўрин тутарди. Илк ўрта асрларда Кешдан Ҳисор тоғлари орқали Тоҳаристонга олиб ўтувчи тоғ йўллари (Тошқўрғон, Қалтаминор доvonлари) дан фойдаланиш анча фаоллашди. Хитой манбаларида Суғдиёна ва Тоҳаристон чегарасида жойлашган “Темир Дарвоза” ҳақида келтирилган маълумот (Бичурин Н.Я., 1998, с. 284, 329) ҳам Ҳисор тоғи доvonлари орқали ўтувчи йўллар фаолиятдан далолат беради. Умуман олганда, Қашқадарё воҳаси орқали ўтувчи савдо йўллари, нафақат, Суғдиёнанинг, шу билан бирга, минтақанинг кўриб чиқиладиган даврлардаги ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида муҳим ўрин тутган.

<sup>112</sup> Бу маълумотларни берган археолог олим А.Раимқуловга катта миннатдорчилик билдираман.



Суғдиёнадан жанубга ўтувчи йўллар илк ўрта асрларда Тоҳаристон номи билан атала бошлаган Сурхон воҳаси ва Жанубий Тожикистон ҳудудлари орқали ўтарди. Бу даврда Суғддан Темир Дарвоза орқали Сурхон воҳасига ўтган Хитой сайёҳи, будда монахи кундалигида Тоҳаристондаги шаҳарларнинг карвон йўлларида, савдо алоқаларида тутган ўрни ҳақида муҳим маълумотлар мавжуд. Унга кўра, Чағониён (Будрач ёдгорлиги) ва Термиз шаҳарлари Сурхон воҳасининг йирик савдо марказлари бўлишган (Ҳамалиддинов Ш.С., 1996, с. 47-48).

Бу даврда Хоразм воҳаси Афригийлар давлати таркибида бўлиб, пойтахт Кат шаҳри Амударё сув йўли ва Суғдиёнадан Византияга кетувчи карвон йўли ўтган йирик савдо шаҳри эди. Воҳанинг бошқа шаҳар ва карвон йўллари бўйида жойлашган йирик қишлоқлари ҳам минтақадаги иқтисодий-маданий алоқаларда ўз ўрнига эга бўлган.

Илк ўрта асрларда минтақамизда Уструшона номини олган яна бир тарихий-маданий вилоят шаклланди. Баъзи мутахассислар бу вилоятнинг энг қадимги номини Сутрушана тарзида келтирадилар. Илк ўрта аср Хитой манбаларида бу вилоят “Шарқий Цао” деб аталиб, унинг яна Уструшонага оҳангдош бўлган Шуайдушана, Судуйшана, Судушини каби номлари ҳам келтирилади (Бичурин Н.Я., 1998, с. 296-297, 325). Самарқанддан Фарғона ва Чочга кетувчи муҳим савдо йўллари бу вилоятнинг кўпгина шаҳар ва қишлоқлари орқали, олдинги даврларда пайдо бўлган йўналишлар бўйлаб ўтган.

Илк ўрта асрларда Чоч воҳаси ҳам минтақанинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида катта ўрин тутарди. Бу даврда Чочда 32 та янги шаҳар бўлиб, уларнинг кўпи янги шаҳарлар эди. Бу даврга оид Хитой манбаларида Чоч воҳаси Ши ёки Чжечжи (Чжешу) деб аталиб, Суйе (Сирдарё. — Ў.М.) дарёсининг ўнг қирғоғида жойлашгани, ҳукмдори қароргоҳи Чжеси шаҳри эканлиги, унинг жануби-шарқида жойлашган тоғларда марварид

тоши мавжудлиги қайд этилади (Бичурин Н.Я., 1998, с. 326). Бу воҳа орқали кўриб чиқиладиган даврда минтақанинг шарқий (Фарғона водийси) ва шимолий дашт ҳудудларидан Амударё кечувларига қараб кетувчи йўллар ўтган. Чоч воҳаси шимолдаги дашт чорвадорлари ва Сибирь ҳамда Хитой билан алоқаларда ҳам асосий ўрин эгаллаган ҳудудлардан бири эди (Буряков Ю.Ф., 2002, с. 10-20).

Фарғона водийсининг ҳам илк ўрта асрларда минтақанинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларидаги аҳамияти катта эди. Воҳада жойлашган йирик шаҳарлар минтақа миқёсида ҳам, минтақанинг ташқи алоқаларида ҳам йирик савдо марказларидан бўлган.

Умуман олганда, минтақадаги илк ўрта асрлар ички савдо йўллари ташқи алоқа-савдо йўлларининг, Буюк ипак йўлининг муҳим тармоқлари бўлишган. Илк ўрта асрларга келиб ўрта Осиё ҳудуди орқали ўтган транзит алоқа йўллари тизимида муҳим ўзгаришлар рўй берди. Қадимги давр ва антик даврда қарор топган транзит алоқа йўлларининг баъзи йўналишлари ўз аҳамиятини йўқотди, улар ўрнига мавжуд ижтимоий-сиёсий вазиятга боғлиқ ҳолда халқаро транзит алоқа йўлларининг янги тармоқлари вужудга келди.

Юқорида кўриб ўтганимиздек, қадимги даврдаёқ ўрта Осиё, жумладан, Ўзбекистонни Ҳиндистон, Хитой, Кавказ, Қора денгиз бўйлари мамлакатлари билан боғловчи қуруқлик ва сув йўллари шаклланиб бўлган эди. Бу даврда Шарқ ва Ғарбни уч асосий трансминтақавий йўл боғланлигини юқорида кўриб чиққан эдик. Биринчиси, жанубий, яъни сув йўли бўлиб Мисрдан Ҳиндистонга, у ердан Жануби-шарқий Осиё мамлакатларига ўтган. Иккинчи йўл эса Римдан бошланиб ўрта ер денгизи орқали Сурия шаҳри Гиерополга, у ердан Месопотамия, Шимолий Эрон, ўрта Осиё орқали Шарқий Туркистон ва Хитойга олиб борган. ўрта Осиёнинг марказий вилоятларидан Бақтрияга, Тоҳаристон, Ҳиндистонга ва аксинча, Ҳиндистондан

Бактрия, Сугд, Чоч ва Бухорога савдо карвонлари учун асосий йўл Шеробод, Дарбанд қишлоғи ва Темир Дарвоза орқали Оқработга олиб чиқар эди. Учинчиси шимолий йўл, Хан солномаларига кўра, Тяньшаннинг жанубий тизмалари, Фарғона водийси ва Ўрта Осиё икки дарё оралигидан Қуйи Волгага ўтган.

Илк ўрта асрларда Ўрта Осиёнинг халқаро алоқаларида асосий ўринни Хитой эгаллайди. V асрнинг охири - VI асрнинг бошларида Ўрта Осиёдан ташқари Шарқий Туркистондаги Турфон (479 й), Урумчи (490-497 йй), Қашқар ва Қарашаҳар (497-507 йй.) ҳамда Тоҳаристон жануби ва Ҳиндистоннинг шимолий қисмлари ҳам Эфталийлар давлати таркибига кирди. Шу тариқа Эфталийлар Буюк ипак йўлининг Хитойдан Марказий Осиё ҳудуди орқали Эрондаги Сосонийлар давлати ва Византия империясига ўтувчи асосий савдо йўллари устидан ўз назоратларини ўрнатдилар.

Эфталийлар давлатининг кучайиши Хитойни Ўрта Осиёнинг бу янги қудратли давлати билан сиёсий-иқтисодий алоқалар ўрнатишига бўлган интилишини оширди. Буни илк ўрта асрларда, V асрнинг 20-50-йилларида Хитойдаги Шимолий Вэй сулоласи (386-550 йй.) томонидан Ўрта Осиёга 3 та элчилик миссиялари жўнатилгани мисолида ҳам кўрамиз. Бу элчилик миссиялари йўналишларини ўрганиб, Хитойни Ўрта Осиё билан боғловчи алоқа йўллари ҳақида муҳим хулосаларга келиш мумкин. 425 йилда жўнатилган биринчи элчилик миссиясига саёҳатчилар (Хитойча — Хинь-жинь ёки Синь-жэнь) Ван Эншен ва Хэй Ван бошчилик қилади. Хитойдан жужанлар юртигача етиб келгач, бу ерда улар асирга олинади ва бу элчилик миссияси муваффақиятсиз яқунланади (Бичурин Н.Я., 1998, с. 249). 437-438-йилларда жўнатилган иккинчи элчилик миссиясига сарой амалдорлари Тун Юань ва Гао Мин бошчилик қилган. Улар Хитойдан Шаншанга (бу ерда улар Шарқий Туркистондаги тўққиз подшолик вакилларини қабул қилди), бу ердан Буюк ипак йўлининг шимолий йўналишида ҳаракат қилиб, Усунлар юртига етиб келади. Усунлар

хукмдори уларни тилмоч ва йўлбошловчи билан таъмин-  
лагач, Хитой элчилари Полон (Фарғона) орқали Чжеши  
(Чоч) ўлкаларигача етиб келади. Улар ўзлари билан Хи-  
тойга Усун, Полон ва бошқа 16 та ўлка элчиларини совға-  
лари билан қўшиб олиб қайтадилар.

444-453 йилларда амалга оширилган учинчи элчилик  
миссияси Хитойдан Мими ўлкасига жўнатилган. Бу элчи-  
лик миссиялари ҳақидаги маълумотлар акс этган “Бей-  
ши” солномасида (Шимолий сулола тарихида) Сули (Қаш-  
қар)дан ғарбдаги биринчи ўлка Чжечжиба, (у Шимолий  
Вэй пойтахти Дай (Датунф)дан 11620 ли узоқликда жой-  
лашган), Кейинги Ғарбий ўлка Мими (Дайдан 12100 ли),  
кейинги Ғарбий ўлка Сивань Цзин (Самарқанд) (Дайдан  
12720 ли узоқликда жойлашган) эканлиги айтилади (Свер-  
чков Л.М., 2003, с. 68). Юқоридаги фикрдан келиб чиққан  
баъзи мутахассислар, учинчи элчилик миссияси ўтган  
Чжечжиба ва Мими ўлкаларини Қашқар ва Самарқанд  
оралиғида, Уструшона худудида жойлашганлигини айтиб  
ўтадилар (Негматов Н.Н., 1957, с. 129).

V-VI асрларда Хитой ва Ўрта Осиё ўртасидаги савдо  
ва маданий алоқалар ривожининг янги босқичи бошланиб,  
Хитойни Ғарбий ўлкалар билан боғлаб турган йўллар тар-  
моғи кенгайиб борди. V асрга оид Дунван элчилик миссияси  
тафсилотлари ҳам акс этган “Бэйши” ёзма манбасида Хи-  
тойни Ғарбий ўлкалар билан боғловчи йўлларнинг қўйида-  
ги 4 та тармоғи қайд этилган (Бичурин Н.Я., 1998, с. 251;  
Хўжаев А., 2007, 79-80-бетлар).

1. Юймэнь чегара қалъасидан кўчма қумни кесиб ўтиб  
— Шаншанга (Шамшан).

2. Юймэнь чегара қалъасидан кўчма қумни шимол йўна-  
лишида кесиб ўтиб Чэши (Турфон) қалъасига.

3. Шачэ (Ёркент)дан ғарбга — Помир тоғ доvonларига  
(100 км) — Цзябейга.

4. Шачэ (Ёркент)дан жануби-ғарбга — Цунлин тоғидан  
— Болуга.

VI-VII аср бошларига тааллуқли манбада, Хитой гео-  
графи Пэй Цзюйнинг “Ғарбий ўлкалар таърифи ва ха-

ритаси” асарида Буюк ипак йўлининг Дуньхуандан Ўрта Ер денгизигача бўлган учта йўналиши келтириб ўтилади:

1. Шимолий йўналиш: Хами — Боркўл — Иссиқ кўл — Жанубий Қозоғистон — Шимолий Кавказ — Византия — Ўрта Ер денгизи.

2. Марказий йўналиш: Турфон — Қорашар — Кучу — Помир тоғ довони — Уструшона — Самарқанд — Бухоро — Марв — Эрон — Ўрта Ер денгизи.

3. Жанубий йўналиш: Дуньхуан — Лобнор кўли — Такламакон саҳроси — Вахон коридори — Тоҳаристон — Эрон — Ўрта Ер денгизи.

Бу асосий йўналишларга таъриф берган Пэй Цзюй бу йўналишлар бир-бирлари билан кесиб ўтувчи йўллар тармоғи орқали боғланганлигини, улар орқали Буюк ипак йўлининг барча учта йўналиши бир-бири билан боғланганлигини таъкидлаб ўтади (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 121).

Хитойдан минтақамиз ҳудуди орқали гарб мамлакатларига ўтувчи савдо йўллари бўйлаб иқтисодий-савдо ва маданий алоқаларнинг ривожланишида ҳукмрон Турк ҳоқонлари ҳомийлигида бўлган Суғд савдогарлари катта ҳисса қўшдилар. Суғдийларнинг Буюк ипак йўли бўйлаб Шарққа силжишлари бу халқаро савдо йўли ўз фаолиятини бошлаган илк даврларга тўғри келиб, Шарқий Туркистонда суғд савдо ваколатхоналари мил. авв. I асрдаёқ пайдо бўлганлигини юқорида қайд қилиб ўтган эдик. Илк ўрта асрларда Буюк ипак йўли бўйлаб халқаро савдода етакчиликни ўз қўлларига олган суғд савдогарларининг савдо ваколатхоналари Шарқий Туркистондаги шаҳарларда, Хитойнинг Ланчжоу, Дуньхуан, Чаньон каби йирик савдо шаҳарларида мавжуд бўлган. Бу даврга тегишли Хитой манбаларида (Таншу — Тхан сулоласи тарихи) суғдийлар савдода моҳирлиги, эркаклари 20 ёшга тўлиши билан савдо-сотик қилиш учун фойда кўпроқ келадиган қўшни мамлакатларга йўл олиши ҳақида маълумот сақланиб қолган (Бичурин Н.Я., 1998, с. 323). Мутахассислар фикрича, Хитойнинг турли шаҳарларидан топилган суғд

ёзувлари ҳам суғдийларнинг Буюк ипак йўли йўналишлари бўйлаб кенг тарқалганлигини кўрсатади (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 106). Хитойдан топилган Суғд ёзувлари ичида Шарқий Туркистондан Самарқандга юборилган хатларнинг топилиши<sup>113</sup> бир томондан суғдийларда саводхонлик даражаси юқориликдан, иккинчидан бу даврда алоқа-почта хизмати фаолияти даражасидан далолат бериб турибди. Манбаларни ўрганиш шуни кўрсатмоқдаки, илк ўрта асрларда суғд савдогарлари ҳатто Японияга ҳам кириб боришга эришганлар. Япониянинг қадимги пойтахти Нара шаҳридаги ибодатхоналарнинг бирида суғд тилида ёзилган қўлёзма сақланиб келинаётганлиги<sup>114</sup>, 1987 йилда Японияда Буюк ипак йўлига бағишлаб ташкил этилган кўрғазманинг «Ипак йўли Нарага олиб боради» деб номланиши ҳам бу фикрни тасдиқлайди (Байпаков К.М., 1998, с. 12; Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 28).

Турк ҳоқонлиги даврида Хитойни Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудлари билан боғловчи йўллар йўналишларини аниқлаштиришда бу даврга оид Хитой манбаларидаги маълумотлар катта ўрин тутаяди. Хусусан, VII асрга оид “Суй ши” (Суй давлати солномаси)га кўра, Хитойдан Фарбий ўлкаларга жўнатилган навбатдаги элчилик миссияси Сули (Кашқар) — Бахан (Фарғона) — Судуйшана (Уструшона) — Кан (Самарқанд Суғди) йўналишида ҳаракат қилган<sup>115</sup>.

Умуман олганда, илк ўрта асрларда транзит алоқа-коммуникация йўлларини 3 қисмга — жанубий, марказий

<sup>113</sup> Бу “суғд ёзуви” (“Эски хатлар”) 1907 йилда археолог олим А. Стейн томонидан Дуньхуан Фарбиди, Буюк Хитой девори буржларидан биридаги археологик қазилмалар пайтида топилган. Бу хатлар м.а. 311-313 йилларга тегишлидир. (Бу ҳақда қаранг: Исоҳов М., 1988; Хабибуллаев Н.Н., 1990, с. 63).

<sup>114</sup> Сандақ дарахтидан қилинган иккита брусга ёзилган бу ёзувлар Нара шаҳридаги Хорюни ибодатхонасида сақланади. (Бу ҳақда қаранг: Когути Ясуо., 2007, с. 120-121) Япон олими жаноб Когути Ясуодан олган маълумотимизга кўра, бу ёзувларнинг сақланиш даражаси ёмонлиги сабабдан сайёҳлар кўришига руҳсат берилмай турибди.

<sup>115</sup> Кўриб турганимиздек, бу даврда минтақадаги вилоятлар номлари олдинги даврдан фарқ қилади. Хусусан, Фарғона водийси антик даврдаги Даван ва V асрдаги Полон номлари билан эмас, балки янгича — Бахан деб аталмоқда. “Бэй ши”да қайд этилган Мими ва Чжечжиба атамлари бу маъбада учрамайди. Улар ўрнига янги атама — Судуйшона (Уструшона) номини кўрамай. Бу ўзгаришлар маълум ижтимоий-сиёсий ва аҳтиمول этник ўзгаришлар таъсирида юзага келган бўлиши мумкин. (Бу ҳақда қаранг: Свечков Л.М., 2003, с. 68).

ва шимолий йўналишларга бўлиб чиқиш мумкин. Буюк ипак йўлининг жанубий йўналиши Тоҳаристондан Помир тоғ доволари орқали Қашқарга олиб чиққан бўлса, марказий йўналиш Амударё кечувларидан (Келиф, Керки, Амул) Бухоро, Сурхондарё ва Қашқадарё воҳасидаги шаҳарлар орқали ўтиб Самарқандга, бу ердан Жиззах, Шош ва Фарғона водийси шаҳарлари бўйлаб Қашқарга олиб чиққан. Шимолий йўналиш бўйлаб Самарқанддан Жанубий Қозоғистондаги шаҳарлар (Ясси, Исфижоб, Тароз ва бошқалар) орқали ўтиб Шарқий Туркистонга бориш мумкин эди (По Великому шелковому пути., 1991, с. 14). Бу йўллар ичида Ўзбекистон шаҳарлари орқали ўтувчи марказий йўналиш муҳим ўрин тутган.

Илк ўрта асрларда сосонийлар Эрони билан Эфталийлар, кейинчалик Турк ҳоқонлиги ўртасидаги сиёсий низолар туфайли Эрон ҳудуди орқали Ўрта Ер денгизи портларига олиб чиқувчи алоқа-коммуникация йўли фаолияти маълум вақт ўз аҳамиятини йўқотади. Бу ташқи сиёсатнинг иқтисодий-маданий алоқалар йўналишларига таъсири катта бўлишининг ёрқин далилларидан биридир.

Турк ҳоқонлиги даврида Марказий Осиё савдо йўллари тизимида катта ўзгаришлар юз берди. Турк ҳоқонлигининг Византия билан алоқаларида Етгисувдан Қозоғистон даштлари орқали ҳамда Хоразм воҳасидан Манғишлоқ, Қуйи Волгабўйи, Кавказорти ва Қора денгиздан Трапезунд орқали Константинополга олиб боровчи савдо йўли муҳим аҳамият касб эта бошлайди. Бу йўналишда хоразмликлар ва хазарлар муҳим савдо воситачилик вазифасини бажарганлар. Бу йўлнинг аҳамияти кейинги даврда, Шимолий Кавказ ва Шарқий Европа вилоятлари билан иқтисодий ва маданий алоқалар жадал ривожланган даврда, айниқса, ошди. Шимолий Кавказда, Кисловодск яқинида Афригийлар даврида зарб этилган кумуш тангалар, кумуш идишлар ва бошқа моддий топилмалар топилиши Амударёнинг қуйи оқимидан Оролбўйи ва Каспий денгизи шимоли бўйлаб Қуйи Волгага, бу ердан Кавказ ва Қора

денгизга олиб чиққан савдо йўли фаолиятининг ёрқин далилидир (Иерусалимская А.А., 1977, с. 72).

568 йилда Турк ҳоқони элчиси сифатида Византияга борган машҳур Суғд савдогари Маниах ҳам юқоридаги йўналиш бўйлаб Қора денгиз соҳилидаги портларга ва сув йўли орқали Константинополга етиб боргани маълум (Ртвеладзе Э., 2005, с. 242). Византия ҳукмдори Юстин II нинг Земарх бошчилигидаги элчилари ҳам Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи бўйлаб, яъни Қора денгиздан Каспий ва Орол денгизи, Жанубий Қозоғистон ҳудуди орқали Еттисувга – Турк ҳоқони қароргоҳига етиб келишади. Бу элчилик ҳақида маълумот қолдирган Менандр Византия элчиларининг қайтишда Оиҳ дарёси — Катта бир кўл — Ик дарёси — Даиҳ дарёси орқали ўтганлиги ҳақида хабар беради (Мавлонов Ў., Махкамова Д., 2004, 71-бет). Агар Оиҳ дарёсини Сирдарё, катта кўлни Орол денгизи, Ик дарёсини Эмба ва ниҳоят Даиҳ дарёсини Ёйиқ (Урал) дарёсига мос келишини ҳисобга олсак, бу даврда Византияни Хитой билан боғловчи йўл — Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи йўналишлари янада ойдинлик касб этади.

Шу тариқа Турк ҳоқонлиги даврида Буюк ипак йўлининг Шимолий йўналиши, Шарқий Туркистон ва Еттисувни Қора денгиз соҳиллари билан боғловчи қисқа йўл ҳам пайдо бўлади. Марказий Осиё шимолидаги даштлар орқали ўтиб Қора денгиз соҳилларигача етиб борган бу йўл қадимги Дашт йўли йўналишларига мос келиб, алоқа йўллари йўналишлари кулай сиёсий-иқтисодий вазиятда ўз аҳамиятини тезда тиклай олишига мисолдир.

Маълумки, Хитойнинг Ғарб ўлкалари билан алоқаларида ипак ва ундан тайёрланган буюмлар катта аҳамият касб этган. Хитойда кўп миқдорда етиштириладиган ипак ва ундан тайёрланадиган буюмлар мамлакатнинг ички бозорида унчалик катта ўрин тутмаган. Натурал хўжалик ҳукмронлиги шароитида ипак буюмлар факатгина Хитой императори, унинг оиласи ва зодагонлар эҳтиёжига ишлатилиб (Гумилев Л., 2003, с. 56), ипакка, асосан, ташқи бозорда талаб



катта бўлган. Хитой билан бўладиган савдо-сотикдан, биринчи галда, ипак савдосидан катта фойда олаётган Суғд савдогарлари Шарқий Туркистон ва Хитойдаги ўз савдо факториялари орқали Хитой ипаги ва бошқа маҳсулотларни бевосита ишлаб чиқарувчилардан олиб, уларни Буюк ипак йўли бўйлаб, нафақат, Ўрта Осиёга, балки Византия ва бошқа Фарб мамлакатларига ҳам олиб чиққанлар.

Буюк ипак йўли фаолияти бошланган дастлабки даврларда Хитой ипаги нодир ва қимматли маҳсулот сифатида жуда қадрланган. Турк ҳоқонлиги даврида Хитойдан сосонийлар Эрони ва Қора денгиз орқали Византияга ўтувчи халқаро савдо йўли ва ипак савдоси назоратини қўлга киритган турклар ва уларнинг ҳомийлиги остида савдо-сотик билан шуғулланган Суғд савдогарлари Марказий Осиёда ипак савдоси устидан тўлиқ назорат ўрнатдилар. Ипак савдоси, нафақат иқтисодий, шу билан бирга, муҳим стратегик аҳамиятга эга бўлган ҳарбий-сиёсий вазибаларни ҳал этишда ҳам катта ўрин тутарди. Хусусан, Турк хоқонлари Хитойдан ўлпон тарзида ҳар йили катта миқдорда ипак олиб турганлиги маълум. Хитойдан олинган ипакнинг ички эҳтиёжлардан ортиб қолган катта қисми ташқи бозорга, хусусан, ипакка талаб юқори бўлган Византияга чиқариларди. Хусусан, Византияда Хитой ипаги олтин ва бошқа қимматбаҳо тошларга тенг баҳога эга бўлиб, у Константинополь саройи ва зодагонлар эҳтиёжидан ташқари ёлланма қўшинга ҳақ тўлашда ҳам асосий маҳсулот ҳисобланарди (Гумилев Л., 2003, с. 48). Бу ҳолат то Византияга тегишли бўлган жанубий ҳудудларда (Сурияда) ипакчилик йўлга қўйилгунча давом этди.

Илк ўрта асрлардан бошлаб, Хитойдан минтақамизда юксак қадрланган нодир минерал — қимматбаҳо нефрит (юй-ши) келтириш янада кенгайди. Шарқий Туркистондаги Торим дарёси ҳавзасидан, Хўтандан олинadиган бу нодир минерал қадим даврдан бошлаб Хитой хукмдорлари ва олий табақали аъёнлари ўртасида юксак қадрланган. Бу Шарқий Туркистондан Хитойнинг ички ҳудудларига

қараб кетган “Нефрит йўли” шаклланишига ҳам олиб келгани маълум (Кобзева О.П., 2005, 6-8). Турли манбалардаги маълумотларни таҳлил қилсак, нефрит ва яшма қазиб олиш ўрта асрларда ҳам бўлганини (Мирзо Муҳаммад Хайдар., 1996, с. 370, 374), юй-шидан (нефрит) хитойлик хунармандлар турли тақинчоқлар, безаклар ясаганлигини, умуман бу минерал ўрта асрларда Хитойнинг жанубий ҳудудларида ҳам кенг тарқалганлигини кўриш мумкин (Грэй Дж., 2006, с. 601).

Шундай қилиб, V-VIII асрларда Ўрта Осиёнинг ташқи алоқалари географияси тўхтовсиз кенгайиб борди. Хусусан, Ўрта Осиё — Византия алоқалари асосида тарихий-маданий алоқаларнинг янги йўналишлари пайдо бўлди. Туркларнинг Сосонийлар Эрони билан зиддиятлари Турк хоқонлигининг Византия билан қалин савдо-дипломатик алоқалари ўрнатишига ва тегишли алоқа йўллари йўналишлари ривожланишига олиб келди. Бу давр Ўрта Осиёнинг Хитойдан то Ўрта Ер денгизи қирғоқларигача етиб борган Буюк ипак йўли — халқаро транзит коммуникация йўли бўйлаб амалга оширган ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалари тарихида, алоқа-савдо йўллари тизими ривожидида алоҳида муҳим босқични ташкил этади.

### **3.2. Ривожланган ўрта асрларда карвон йўллари ва минтақавий алоқалар йўналишлари**

Марказий Осиёда ўрта асрлар давридаги алоқа-савдо йўллари ни ўз моҳияти ва хусусиятлари, йўналиши ва доимийлиги билан бир-биридан тубдан фарқ қилган қуйидаги даврларга: 1. IX-XIII аср бошлари. 2. Чигатой улуси даври; 3. Амир Темур ва темурийлар даври. 4. Сўнги ўрта асрлар даври алоқа-савдо йўлларига бўлиб ўрганиш мақсадга мувофиқдир. Бу даврлар минтақамизнинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалари йўналишлари, алоқа йўллари тизими фаолияти билан ҳам бир-биридан фарқланиб, уларни белгилаб олинган кетма-кетликда кўриб чиқамиз.

**IX-XIII аср бошлари алоқа-савдо йўллари.** Бу давр савдо ва маданият марказлари бўлган йирик шаҳарларнинг кўпайиши ва тараққиёти даври бўлиб, ички ҳамда ташқи савдо-иқтисодий ва маданий алоқалар ривожига муҳим ўрин тутади. Буюк ипак йўлининг марказий йўналишлари бўйида жойлашган Мовароуннаҳр шаҳарлари, нафақат Шарқ дунёсида, балки улкан Евроосиё минтақаси миқёсида амалга ошириладиган транзит алоқаларда катта аҳамиятга эга бўлди. Иқтисодий-маданий алоқаларнинг ривожланиши савдо йўллари тармоқларининг кенгайишига ва улар фаолиятининг жонланишига олиб келди. Илк му-сулмон уйғониш даври сифатида қараладиган бу даврда Ўрта Осиёда ички савдо йўлларининг муҳим йўналишлари ташқи транзит алоқаларда ҳам катта аҳамият касб этган. Бу йўллар ҳунармандчилик ва маданият маркази бўлган шаҳарларни қишлоқлар, хом ашё манбалари ва фойдали қазилмалар олинадиган конлар билан, шаҳарлар ва вилоятларни бир-бири билан боғлар эди. Маҳаллий аҳамиятга эга бўлган савдо йўллари қаторида Бухоро, Самарқанд, Насаф, Шош, Фарғона ва Хоразм воҳаси орқали ўтган йўллар катта аҳамиятга эга бўлиб, улар транзит савдо йўлларининг муҳим таркибий қисмлари ҳисобланарди. Уларни кўриб чиқишни X асрда Сомонийлар давлати пойтахти бўлган даврдан бошлаб минтақанинг сиёсий ҳаётида, ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида етакчи ўрин тутган Бухоро шаҳрини кўшни шаҳарлар билан боғловчи алоқа йўлларида бошлаш мақсадга мувофиқдир.

Илк ислом даври манбаларида Нумужкат, Фаҳира ва бошқа номлар билан аталган Бухоро шаҳри (Наршахий., 1993, 27-28-бетлар) Мовароуннаҳрнинг бу даврдаги йирик савдо шаҳарларидан бири эди. Бухоро X-XIII аср бошларида арк, шаҳристон ва работдан иборат йирик шаҳар бўлиб, минтақавий ва халқаро савдо алоқаларида катта ўрин турарди. Савдо йўллари Бухорони Мовароуннаҳр, Етгисув, Хоразм ва Хуросоннинг турли шаҳарлари ва улар орқали Шарқ Фарбнинг савдо марказлари билан

боғлаган эди. Бу шаҳарнинг савдо алоқалари ҳақидаги маълумотларни Наршахий, араб географлари Ибн Ҳавқал, Хурдодбеҳ, Истаҳрий ва бошқа ўрта аср муаллифлари асарларидан олиш мумкин. Уларни тарихий адабиётлардаги маълумотлар билан қиёслаган ҳолда Бухоро шаҳри орқали ўтган йўлларга қисқача таъриф бериб ўтамиз.

Мовароуннаҳр шаҳарларини Бухоро орқали Эрон ва Хуросоннинг савдо шаҳарлари билан боғловчи карвон йўллари бу даврда ҳам иқтисодий-маданий алоқаларда муҳим ўрин тутиб, бу карвон йўлининг биринчи муҳим қисми **Бухоро — Пойкент — Амул кечуви — Марв** йўналиши бўлган. Бу йўналишдаги биринчи муҳим шаҳар Пойкент бўлиб, манбаларда “Мис шаҳар”, “савдогарлар шаҳри” каби эпитетлар билан аталувчи бу шаҳар атрофида мингдан ортиқ работлар қурилгани<sup>116</sup>, пойкентликларнинг Хитой ва Амударё сув йўли орқали бориладиган бошқа мамлакатлар, эҳтимол, Каспийбўйидаги шаҳарлар билан халқаро савдода иштирок этиб жуда бой яшашлари ҳақида маълумотлар мавжуд (Бартольд В.В., 1963а, с. 169)<sup>117</sup>. X-XII аср араб географлари Истаҳрий, Муқаддасий, Ибн Хурдодбеҳ ва бошқалар асарларида ҳам Пойкент муҳим савдо йўли бўйида жойлашган йирик шаҳар сифатида эслатилади. Бухоро ва Пойкент орасидаги масофани Ибн Хурдодбеҳ 5 фарсах (Ибн Хурдодбеҳ., 1986, с. 25)<sup>118</sup>, Самъоний эса бир кунлик йўл сифатида қайд қилган бўлса (Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 63-64), баъзи тадқиқотчилар, манбаларга асосланиб, Бухоро — Пойкент орасидаги масофа 7-8 фарсах атрофида эканлигини ёзиш-

<sup>116</sup> Тадқиқотчилар работларни, асосан, савдо мақсадлари учун барпо қилинган деб ҳисоблайдилар. Айрим манбаларда Пойкент атрофидаги работлар ҳарбий функцияни бажаргани, яъни у ерда туркларга қарши турган араб жангчилари жойлаштирилгани қайд этилади (Бу ҳақда қараг: Бартольд В.В., 1963а, с. 169).

<sup>117</sup> Наршахий минтақанинг халқаро савдо алоқаларида фаол иштирок этган бу шаҳар Бухородан қадимийроқлиги ва Бойканд деб аталишини ҳам қайд қилади. (Бу ҳақда қараг: Наршахий., 1991. 24-25-бетлар).

<sup>118</sup> Фарсах ва бошқа қадимги давр ҳамда ўрта асрларда қўлланилган масофа ўлчовлари ҳақида куйида батафсил суз юритамиз.

ган (Адылов Ш.Т., 2004, с. 19). Пойкентнинг харобалари Бухородан 55 км.ча жануби-ғарбда жойлашганлигини ҳисобга олсак<sup>119</sup>, сўнги фикр ҳақиқатга тўғри келишини кўрамиз.

Бухородан келувчи йўл Пойкентдан Амударёнинг ўрта оқимидаги кечув<sup>120</sup> яқинида жойлашган Фаробга келган. Пойкент ва Фароб оралиғидаги масофа 12 фарсахни ташкил этиб, қумли чўлдан иборат бўлган (Бартольд В.В., 1963а, с. 170; Наршахий., 1991, 100-бет). Наршахийнинг маълумотига кўра Фаробдан Амударёгача бўлган масофа 1 фарсах бўлиб, дарё суви кўпайган пайтларда бу масофа қисқариб (ярим фарсахгача), баъзида сув Фаробгача ҳам этиб келган (Наршахий., 1991, 100-бет).

Маълумки, Амударёнинг ўрта оқимидаги Амул кечуви кўриб чиқиляётган давр — ривожланган ўрта асрларда, Мовароуннаҳр ва Хуросоннинг иқтисодий-маданий алоқаларида катта аҳамиятга эга эди<sup>121</sup>. Ҳозирги Чоржўй шаҳри<sup>122</sup> яқинидаги бу кечув орқали Бухородан Хуросоннинг йирик савдо марказларидан ҳисобланган Марв шаҳрига<sup>123</sup> ўтувчи транзит савдо йўли ўтган бўлиб, у ўрта асрларда

<sup>119</sup> Пойкент мўғуллар истилосидан кейин бутунлай вайронга айланган. Бу ёдгорлик ҳақида дастлабки маълумотни XX аср бошларида ТКЛА аъзоси Л.А.Зимин ўз текширувларига асосланиб беради. XX асрнинг 30-йиллари охириларидан бошлаб (1939-1940, 1954-56 ва 1981-1985 йй) бу ёдгорликда археологик тадқиқотлар олиб борилган. (Бу ҳақда қаранг: Зимин Л.А., 1914, с. 58-59; Городище Пайкенд., 1988, с. 5).

<sup>120</sup> Бу кечув номи манбаларда Амударёнинг ўнг қирғоғи жойлашган Фароб шаҳарчасига нисбат берилиб “Фароб кечуви” ёки дарёнинг чап қирғоғида жойлашган Амулга нисбатан “Амул кечуви” деб аталган. (Бу ҳақда қаранг: Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 53-54; 2006а, с. 27-28).

<sup>121</sup> Олдинги бобларимизда Амударёдаги айрим кечувлар ҳақида тўхталиб, уларнинг кўпчилиги қадимги даврлардан бошлаб фаолият кўрсатиб келганлигини кўриб ўтган эдик. Шу ўринда араб географлари асарларида ҳам Амударё кечувлари ҳақида қимматли маълумотлар мавжудлигини айтиб ўтиш керак. Хусусан, Муқаддасий Амударёнинг юқори ва ўрта оқимида 25 та кечув мавжудлигини, уларнинг 16 таси Амударёнинг ўрта оқимида жойлашганлигини қайт қилиб ўтади. (Бу ҳақда қаранг: Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 20).

<sup>122</sup> “Чоржўй” (Чаҳоржўй) атамаси яқин бор темирйўллар даврига оид манбаларда учрайди. Хусусан, Алишер Навоий темирйўл ҳукмдорлар саройида хизмат қилган Нур Саидбек Чаҳоржўйдан Адоқгача бўлган туманларга ҳокимлик қилганини, бадахлоқ ва бадхуқ бу киши машҳур шоир Муҳаммад Солиҳнинг отаси бўлганини қайд этади. (Бу ҳақда қаранг: Алишер Навоий., 1997, 146-бет).

<sup>123</sup> Ривожланган ўрта асрлардаги Марв шаҳри харобалари ҳозирги Байрам-Али яқинида, Мари шаҳридан 25 км. шимолда жойлашган.

Хуросоннинг Мовароуннаҳрдаги савдо шаҳарлари билан алоқаларида катта ўрин тутган. IX-X аср араб географлари Амулдан Қорақум орқали Марвгача бўлган масофани 36 фарсах, 6 кунлик йўл деб қайд этганлар. Оралиқ пунктлар сифатида 5 та (Ибн Хурдодбех, Мақдисий) ва 7 та макон тилга олинади (Массон М.Е., 1966, с. 76). Ёзма манбалар маълумотларини археологик текширувлар натижалари билан тўлдирган М.Е.Массон Амулдан Марвгача бўлган карвон йўлида жойлашган Ал-Ақир (5 фарсах), Усмон қудуғи (3 фарсах), Ал-Ахса (3 фарсах), Ал-Мансаф ёки Насрак работи (8 фарсах), Девоб (Дев суви) ёки Работ ал-Хадид (Темир работ) (6 фарсах), Кушмайхан (5 фарсах) каби маконларни қайд этади. Улар ичида Айритом ва Дунётепа каби кечаси карвонлар адашмаслиги учун олов билан сигнал берувчи миноралар борлиги ҳам аҳамиятлидир (Массон М.Е., 1966, с. 75-129)<sup>124</sup>. Фарғона, Чоч, Самарқанд ва Бухородан Амул кечуви орқали Марвга олиб борган бу савдо йўли Буюк Ипак йўлининг минтақамиз орқали ўтган асосий йўналишларидан бири бўлиб, Марвдан ушбу трансминтақавий савдо йўли Эроннинг Нишопур, Тус каби шаҳарлари орқали ҳалифалик пойтахти Бағдодга олиб чиқарди.

Бухоро шаҳри X асрдан бошлаб Мовароуннаҳрнинг шимолидаги мамлакатлар — булғор ва хазарлар юрти, Киев Руси ва Шарқий Европа билан алоқаларида ҳам марказий ўрин тута бошлайди. Бу ҳудудлардан ва Болтиқбўйидан сомонийлар даврига оид қумуш дирхамлар топилиши кўриб чиқилаётган даврда Мовароуннаҳрнинг Шарқий Европа мамлакатлари билан қалин алоқаларидан далолат беради. Пойтахт Бухоронинг бу алоқаларида Хоразм воҳаси муҳим транзит ҳудуд сифатида катта роль ўйнайди. Бу масалага оид тегишли маълумотларни таҳлил қилиб, Бухородан Хоразмга ўтувчи савдо йўлининг қуйидаги бир неча йўналишлари бўлганлигини кўриш мумкин:

<sup>124</sup> Бу миноралар ривожланган ўрта асрларда карвон йўллари тизими фаолиятига хос етакчи аъёналардан далолат беради.

1) Бухоро — Пойкент — Фароб — Амударё ўнг қиргоғи бўйлаб Катга<sup>125</sup> олиб борувчи савдо йўли. Бу йўналишда Амударёнинг ўнг қиргоғида X-XIII аср бошларига мансуб мустаҳкамланган карвонсаройлар ва работлар мавжуд. Улар ичида Фаробдан қуйида жойлашган Оқработ, Наргизқалъа, Йигитқалъа ва Қизқалъа, Кўкартли, Қизилработ, Сартарош, Эшакработ, Дошқалъа I, Мешиклиқалъа каби манзилгоҳларни айтиб ўтиш мумкин (Итина М.А., 1991, с. 22-26, рис. 1). Тадқиқотчилар бу йўналиш ал-Муқаддасий асарида эслатиб ўтилган — Бухоро — Амза (Амдиза қалъаси) — Тошработ (Оқработ) — Шуруҳ бекати — Тўғон бекати — Днигарбанд (Жигарбанд) йўналишига мос келишини таъкидлаб ўтишади (Адылов Ш.Т., 2004, с. 18-20).

Бухородан Амударёнинг ўнг қиргоғи бўйлаб Катга олиб борувчи савдо йўли Африғийлар даврида (305-996 йй.) катта аҳамиятга эга эди. Африғийлар давлати пойтахти бўлган Кат шаҳри муҳим савдо-иқтисодий ва маданий марказ бўлиб, “Тарихи Табарий”да бу шаҳар Хоразмнинг энг йирик ва мустаҳкам шаҳарларидан бири сифатида эслатиб ўтилади (ат-Табари., 1987, с. 134). “Худуд ал-‘алам” асарида Кат (Каж) туркларнинг савдо маркази ва гузлар мамлакати дарвозаси сифатида қайд этилади (Қамалиддинов Ш.С., 1993, с. 51). Берунийнинг ёзишича африғийлар сулоласи асосчиси Африғ томонидан Кат шаҳри Хоразм пойтахтига айлантирилгач, бу ерда лой ва хом гиштдан қалъа бунёд этилган эди. Ал-Фир номи билан аталган бу қалъа бир-бирининг ичига жойлашган, уч қават қилиб қурилган кўрғондан иборат бўлиб, унинг тепасида Ямандаги Ғумден сингари подшоҳларнинг қасрлари бўлган (Беруний., 1968, 71-бет). X аср охирларига келиб ўз оқимини ўзгартирган

<sup>125</sup> Амударёнинг ўнг қиргоғида жойлашган Кат шаҳри Африғийлар даврида (305-996 йй.) Хоразм пойтахти, йирик иқтисодий-маданий маркази бўлган. Араб манбаларига кўра “Кат” атамаси хоразмликлар тилида “чўлдаги девор” маъносини беради. (Қаранг: Бартольд В.В., 1966, с. 199). Берунийнинг Амударё суви Катдаги уч қаватли қилиб қурилган ҳукмдор саройини ювиб кета бошлагани ҳақидаги маълумотидан келиб чиқсак, бу шаҳарнинг иқризовида ижтимоий-сиёсий вазият билан бирга, Амударё ўзанининг йўналиши ҳам таъсир ўтказган бўлиши мумкин.

Жайхун суви Кат шахрини ювиб кета бошлайди. Хусусан, Муқаддасий Кат Амударёнинг шарқий соҳилида жойлашганлиги ва ўз катталиги билан Нишопурга яқин туришини, шоҳ саройи шахар марказида жойлашганлиги ва аркини дарё суви ювиб кетганлигини қайд этади. Баъзи маълумотларга кўра 993 йилда дарё суви Кат аркини бутунлай вайрон этади (Беруний., 1968, 436-бет, 173-изоҳ). Лекин машҳур сайёҳ Ибн Баттута XIII асрнинг 30-йилларида бу шахарда бўлгани, уни кичик ва чиройли шахар сифатида таърифлагани ҳам маълум (Ибрагимов Н., 1988, с. 79).

Бухородан Хоразм воҳасига ўтувчи савдо йулининг яна бир йўналиши Варахшадан Қизилқум орқали ўтиб Амударёнинг ўнг қирғоғидаги Эшакработ ва Дошқалъа I карвонсаройига олиб чиққан. Бу ердан Мешекли карвонсаройи орқали Катга ёки Дошқала ёнидаги кечувдан ўтилиб, Садвар шахри яқинидаги X асрда барпо қилинган Чашқалъа карвонсаройи орқали Ҳазораспга ўтиш мумкин бўлган (Итина М.А., 1991, с. 21, 26, рис. 1). Араб географлари Бухоронинг Фарахша (Варахша) қишлоғидан чўл орқали Хоразмга 8 кунда бориш мумкинлигини, бу йўлда работлар йўқлиги, фақат чорвадорларнинг яйловлари мавжудлиги ҳақида маълумотлар берадилар. Бухородан Амударёдаги Жигарбанд работига олиб чиқувчи йўл эса Бухородан 2 барид<sup>126</sup> масофада жойлашган Амза (Амдиза) қишлоғи ҳамда бир-биридан 1 кунлик йўлда жойлашган Тошработ, Шуруҳ, Қумлик (ар-рамл), Тўғон работи орқали ўтган (Бартольд В.В., 1963а, с. 209-210). Бу ердаги кечувдан ўтилгач, Амудан Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб келувчи йўлга қўшилиб Хоразмнинг яна бир йирик шахри Урганчга<sup>127</sup> қараб кетиш мумкин бўлган.

Бухородан Урганчга ўтувчи асосий йўл Пойкентдан Фароб ёнидаги Амударё кечуви (Амуд кечуви)дан дарё-

<sup>126</sup> Барид - 2 фарсах масофага тенг йўл.

<sup>127</sup> Бу шахар Хоразмнинг энг қадимги шаҳарларидан бири ҳисобланади. Қадимги Хитой манбаларида Юегянь, араб манбаларида Гурганж, туркий халқларда Урганч деб аталган бу шаҳарнинг аҳамияти айниқса ривожланган ўрта асрларда ниҳоятда катта бўлган.



нинг чап қирғоғига, бу ердан қирғоқ бўйлаб жойлашган ва бу йўналишда X-XIII аср бошларида савдо карвонларига хизмат қилган кўплаб карвонсаройлар, шаҳарлар ва қалъалар орқали ўтган. Истахрий Амулдан Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Хоразм пойтахтига ўтувчи йўлда бир-бирдан 1 кунлик йўл масофасида жойлашган Виза, Мардус, Исбас, Сайфана, Ал-Тоҳирия, Дарғон, Жигарбанд, Садвар, Ҳазорасп каби қалъалар ва шаҳарларни эслатиб ўтади (Массон М.Е., 1966, с. 185). Уларнинг баъзилари антик даврда ва деярли бутун ўрта асрларда фаолият кўрсатган бўлиб, улар ичида Хоразм воҳаси чегарасида жойлашган Доя Хотин карвонсаройи, Кетмончи работи, Дарғон шаҳри, Оқ работ I, Жигарбанд шаҳри, Садвар шаҳри, Ҳазорасп шаҳри катта аҳамиятга эга бўлган (Итина М.А., 1991, с. 22-26). Мустаҳкам мудофаа девори билан ўралган ва Кат шаҳри тарафида ёғоч дарвозаси бўлган Ҳазорасп шаҳри (Беленицкий А.М., Бентович И.Б., Бальшаков О.Г., 1973, с. 172) харобалари ҳозирда маҳаллий аҳоли томонидан Дев Солган ёдгорлиги номи билан юритилади.

Ёзма манбаларда Хоразмда Урганч (Гурганж) номи билан аталувчи иккита шаҳар бўлиб, улар бир-бирларидан 3 фарсаҳ узоқликда жойлашганлиги, уларнинг бири Хоразмшоҳлар давлатининг пойтахти, иккинчиси йирик савдо шаҳри бўлиб, Гурганж ёки Ал-Журжония деб аталиши таъкидлаб ўтилади (Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 51). Фикримизча, Бухорони Хоразм воҳаси билан боғловчи биринчи йўналишнинг аҳамияти афригийлар даврида катта аҳамиятга эга бўлган бўлса, Урганч шаҳри маъмунийлар томонидан Хоразм пойтахтига айлантирилган даврдан, яъни X аср охиридан бошлаб иккинчи йўналишдаги савдо йўлининг ҳам аҳамияти ошиб борган<sup>128</sup>.

Ривожланган ўрта асрларда Хоразм иқтисодий жиҳатдан юксалади ва бу даврда шаҳарлар сонининг ортиб бо-

<sup>128</sup> Хоразмда афригийлар сулоласи узил-кесил тугатилгач, X аср охирида келиб Хоразм пойтахти Катдан Урганчга маъмунийлар сулоласи (996-1017) томонидан кўчирилади. Ўрта аср муаллифлари келтирган маълумотларга кўра, Катдан Хивага 1 кунлик, Урганчга 3 кунлик йўл бўлган.

ришини кузатиш мумкин (Бартольд В.В., 1963а, с. 201-209; Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 50-53). XI-XIII аср бошларида Хоразм воҳасида Урганчдан кейинги йирик шаҳар Даргон ҳисобланарди. Хоразмнинг жанубида, Амулдан 5 кунлик, Тоҳириядан икки кунлик масофада жойлашган бу шаҳар воҳанинг Эрон ва Хуросон билан алоқаларида муҳим ўрин тутарди. Ўрта аср муаллифи Ёқут бу шаҳарни Марвдан Хоразмга ўтувчи йўлдаги муҳим пункт сифатида эсга олиб ўтади. Хоразмнинг йирик шаҳарлари ичида Садвар (Даргондан бир кунлик масофада жойлашган), Хива, Ҳазорасп, Кардаран-Хос (Хивадан 5 фарсах узоқликда жойлашган) ва бошқа шаҳарларни айтиб ўтиш мумкин. Манбаларда Ҳазорасп Хивадан бир фарсах узоқликда жойлашганлиги, Хивада йирик жомеъ масжиди мавжудлиги, Кардаран-Хос ва Ҳазорасп эса мустаҳкамланган шаҳарлиги таъкидлаб ўтилади (Бартольд В.В., 1993а, с. 197-198).

Ўрта Осиёнинг икки муҳим иқтисодий-маданий марказлари бўлган Бухоро ва Хоразм воҳаларини Амударё қирғоқлари бўйлаб ўтувчи йўл орқали боғлаган йўналишда бир қанча муҳим кечувлар фаолият кўрсатган. Хусусан, дарёнинг ўнг қирғоғидаги Кукертли карвонсаройидан дарёнинг чап қирғоғидаги Даргонотага, Сартарош работидан эса Жигарбандга ўтиш мумкин бўлган (Итина М.А., 1991, с. 22-26). Баъзи тадқиқотчилар фикрича, ўрта аср араб географлари (Муқаддасий) асарларида қайд қилинган Шурух бекати Нарғизқалъа ёдгорлигига мос келиб, унинг ёнида Бухоро ва Хоразм воҳаларини боғловчи йўлдаги энг қадимги кечувлардан бири жойлашган бўлган (Адылов Ш.Т., 2004, с. 19-20).

Ўрта аср муаллифлари Бухоро ва Хоразм шаҳарларини боғловчи савдо йўллари ҳақида ёзганда турли шаҳарлар ва аҳоли пунктлари ўртасидаги масофаларни ҳам келтириб, бу ҳудудларда қанча работ, шаҳар ва қишлоқ бўлганлигини санаб ўтадилар. Хусусан, Ибн Хурдодбех Амударё кечуви бўлган Амулдан (ҳозирги Чоржўй) Бухорогача бўлган масофа 19 фарсах бўлганлиги ҳақида маъ-

лумот беради (Ибн Хордадбех., 1986, с. 73): Мақдисий эса Бухородан Хоразмга ўтувчи йўлда етти работ, икки шаҳар (Шурахан, Кат) ва олти тўхташ жойини эслатиб, Бухородан Хоразмгача ўн уч кунлик йўл бўлганлигини таъкидлайди (Мавлонов Ў., Маҳкамова Д., 2004, 74-бет).

Хоразм орқали Шарқий Европадан Хуросонга, Кат ва Урганчдан (Х асрдан бошлаб) Эронга, Ўғуз чўли орқали Хазар ва Булғор подшоликларига, минтақа шимолидаги даштларга ҳам йўл ўтган. Хусусан, Хива (бир кунлик карвон йўли), Каспий бўйидаги Журжония (уч кунлик йўл), Артахушмасан (бир кунлик йўл), Нузвар (тўрт кунлик йўл) орқали ўтган йўналиш Хоразмнинг африғийлар давридаги пойтахтидан Каспий денгизининг жанубий қирғоқлари бўйлаб Эрон ҳудудига ўтувчи асосий йўл эди (Мавлонов Ў., Маҳкамова Д., 2004, 74-бет).

Ривожланган ўрта асрларда Хуросоннинг йирик иқтисодий-маданий маркази бўлган Марв шаҳрини Хоразм шаҳарлари билан боғловчи карвон йўллари ҳам минтақамизнинг алоқа-коммуникация тизимида катта ўрин тутган. Манбалардаги маълумотларни таҳлил қилиб, X-XII асрларда Марв — Урганч йўли, асосан, икки қисмдан ташкил топганлигини кўриш мумкин. Унинг биринчи қисми Қорақум орқали ўтган шимолий йўл ҳисобланади. Бу йўналиш қўйидаги манзиллар: Шаввал, Пашан, Хўрмузфарра, Абданганж, Работи Суран, Чохи Хак, Чохи Соҳиби, Чох Харун, Работи Нушагирд, Сингобод работи ва бошқа бир неча қудуқлар орқали ўтган. Бу йўналиш Марвни Хоразм билан боғловчи энг қийин йўллардан бири ҳисобланади. Иккинчи йўл ҳам Қорақум орқали юқорида таърифланган Марв — Амул йўналишида ўтган. Бу ерда Бухородан келувчи йўлга қўшилиб, Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Ҳазорасп орқали Урганчга (Кўҳна Урганч) ва Хоразмнинг бошқа шаҳарларига олиб борган (Массон М.Е., 1966, с. 57-111. рис. 2, 40).

Кўриб чиқилаётган даврда Хоразм воҳаси ички йўллари тизимида Амударёнинг қўйи оқимидаги дарё қирғоқла-

ри бўйлаб ўтган алоқа йўли муҳим ўрин тутган. Араб географи Мақдисий Амударёнинг қуйи оқимидаги йўлларнинг қуйидаги йўналишини келтириб ўтади: Миздихон — Дарсан (2 почта бекати) — Кардар (1 кунлик йўл) — Жувикан (2 почта бекати) — Баратегин қишлоғи (1 кунлик йўл) — Қўл (Орол денгизи) (1 кунлик йўл)<sup>129</sup>.

Хоразм воҳаси Мовароуннахрнинг шимолдаги юртлар билан бўлган иқтисодий-маданий алоқаларида катта аҳамият касб этган. X асрдан бошлаб Мовароуннахрнинг Булғор подшолиги ва Киев Руси шаҳарлари билан иқтисодий-савдо алоқалари Хазар ҳоқонлиги орқали олиб борилган маълум (Якубовский А., 1932, с. 11). Мовароуннахрни Хуросон, Хоразм ва Волга бўйи билан боғловчи алоқа йўллари ҳақида 921-922 йилларда Бағдоддан Бухоро ва Хоразм орқали Булғор подшолигига борган Ибн Фадлан ҳам маълумот беради. Халифа Жаъфар ал-Муктадирнинг Сусан ар-Расси бошчилигидаги элчилик миссияси таркибида ягона саводли киши бўлган Ибн Фадланга элчилик котиби вазифаси юклатилганлиги боис, бу сафар таассуроти ибн Фадланнинг “Рисола”сида батафсил акс этган. Элчилар Бағдоддан Дамғон — Нишопур — Сарахс — Марв — Амударё кечуви (Амул кечуви. — Ў.М.) орқали Бухорога келиб сомоний ҳукмдор Наср II ибн Аҳмад (914-942) қабулида бўладилар. Бухорода 28 кун бўлган элчилар яна Амударёга (Амулга. — Ў. М.) қайтиб, кемаларда Хоразм пойтахти Катга йўл олишади. Бағдод халифасининг элчилари Хоразмшоҳнинг розилиги билан Катдан Гурганжга бориб, каттиқ қиш ойлари шу шаҳарда ўтказишади ва эрта баҳорда Волга Булғорияси томон йўлга тушишади. Гурганжлик йўлбошловчилар ҳамроҳлигидаги элчилар турклар юрти чегарасидаги Замжан работи, кўчманчи туркий

<sup>129</sup> Археологик тадқиқотлар ўрта аср ёзма манбаларида келтирилган аҳоли пунктларини аниқлашда катта ўрин тутди. Хусусан, тадқиқотчилар Миздихан Хўжайлига, Дарсан Тоққалъага, Кардар Хайвоққалъага, Жувикан Мунчақлиқалъага, Баратегин Қўнғиротга тўғри келишини аниқлаганлар. Амударёнинг қуйи оқимида, Султон Увайс тоғидан Орол денгизигача бўлган йўлда ягона тизимга бирлашган алоқа миноралари мавжуд бўлгани ҳам муҳимдир. (Бу ҳақда батафсил қараңг: Ходжаниязов Г., 2006, с. 36-40)

қабилалар (ўғузлар, қипчоқлар, бошқирдлар ва бошқалар) ерлари орқали ва Ёйиқ дарёси қуйи оқимларидан Итил дарёси бўйидаги Булғорлар юртига етиб боришади. Ибн Фадлан Гурганждан Булғор ҳукмдори қароргоҳигача бўлган масофа 70 кунлик йўл эканлигини қайд қилиб ўтганлиги ҳам муҳимдир (Ибн Фадлан., 1992, 152-157-бет). Шу тариқа, Ибн Фадлан асарида бир томондан, халифалик пойтахти Бағдодни Бухоро билан боғловчи, иккинчи томондан, Бухородан Хоразм шаҳарлари — Кат ва Урганч орқали Волгабўйига борувчи йўллар йўналиши батафсил таърифланганини кўрамиз.

Умуман олганда, Мовароуннаҳр ва Хуросоннинг савдо шаҳарларидан минтақа шимолидаги даштларга, Волгабўйи шаҳарлари ва Шарқий Европага ўтувчи йўллар чорраҳасида жойлашган Хоразм воҳасининг қулай географик ҳолати минтақамизнинг ички ва воҳанинг ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида муҳим аҳамиятга эга эди. Араб географлари ҳам Хоразмнинг бойлиги кўчманчилар билан савдо алоқалари мавжуд эканлигида деб қайд этгани маълум (Бартольд В.В., 1963а, с. 124).

Ривожланган ўрта асрларда Мовароуннаҳрнинг икки пойтахт шаҳри Бухоро ва Самарқандни Эрон, Афғонистон ва Ҳиндистон билан боғловчи транзит савдо йўллари Қашқадарё воҳаси орқали ўтарди. Бу даврда воҳанинг бош шаҳри Насаф<sup>139</sup> ҳисобланиб, у уч қисмдан — кўҳандиз, шаҳристон ва работдан иборат йирик шаҳар эди. Ибн Хавқал (X аср) шаҳар бозори работда, Губдин дарвозаси ёнида, ҳоким саройи ва жума масжиди оралиғида жойлашганлиги (Бетгер Е.К., 1957, с. 20), Сам'оний (XII аср) Насафда уч маҳалла, тўрт кўча, икки масжид бўлганлиги ҳақида маълумот беради (Камалиддинов Ш.К., 1993, с. 100). Ша-

<sup>139</sup> Илк ўрта асрлардаги Нахшаб араблар босқинидан сўнг харобага айлангач. Қуйи Қашқадарёда янги шаҳарга асос солинади. Маҳаллий аҳоли Нахшаб деб атаган бу шаҳарни араблар ўз талаффузларига мослаб Насаф деб номланганлар. Шаҳарнинг ривожланган даври X-XII асрларга тўғри келади. Насаф шаҳри харобалари (бу шаҳар мўғуллар босқинидан сўнг харобага айланган), археологик тадқиқотларга кўра, Қаршидан 8 км. шимолий-ғарбдаси Шулактепа ёдгорлиги ўрнида жойлашган.

харни дарё кесиб ўтган бўлиб, шаҳар дарвозалари номи-дан қўшни йирик шаҳарларга савдо йўллари бошланганлигини кўрамиз. Бу хусусият бутун ўрта асрларда Мовароуннаҳрнинг барча шаҳарларига хос хусусият бўлгани боис уларнинг жойлашувига қисқача тўхталиб ўтиш жоиз. Насаф шаҳри деворининг жануби-шарқий қисмида Кеш дарвозаси жойлашган бўлиб, ундан Қашқадарёнинг чап қирғоғи бўйлаб Кеш шаҳрига олиб кетувчи йўл, шимоли шарқий қисмидаги Самарқанд дарвозасидан Жом орқали Самарқандга олиб кетувчи карвон йўли, шимолий-ғарбда жойлашган Бухоро дарвозасидан Бухорога олиб кетувчи йўл, жануби-ғарбий қисмидаги Губдин дарвозасидан Амударёдаги кечувларга (Келиф, Керки) олиб борувчи йўллар бошланган (Массон М.Е., 1973а, с. 34). Насаф работи ҳам девор билан ўралган бўлиб, унинг ҳам тўртта дарвозаси (Самарқанд, Кеш, Нажария ва Губдин) бўлган (Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 100). Кўриб турганимиздек, шаҳар ва унинг работи дарвозаларининг номи Қуйи Қашқадарёнинг бош шаҳри бўлган Насафнинг иқтисодий-маданий алоқалари йўналишларидан далолат бериб турибди.

Бу даврда Бухоро — Балх савдо йўлининг биринчи муҳим қисми Бухоро — Насаф йўналиши бўлиб, манбалардаги (Мақдисий, Истахрий, Ибн Ҳавқал ва бошқалар) маълумотларга кўра, 30 фарсах масофани ташкил қилган ва Қорачун, Миёнқал, Маймурғ орқали ўтган бу йўлни карвонлар 4 кунда босиб ўтишган (Бартольд В.В., 1963а, с. 191). Насафдан Балхга икки йўл билан: Насаф-Субаҳ-Киндик қишлоғи-Темир Дарвоза-Термиз-Балх ёки Насаф-Келиф-Балх йўналишларида бориш мумкин эди (Лунина С.Б., 1984, с. 77). Амударёнинг ўрта оқимидаги муҳим кечувлардан бўлган Келиф Термиздан 2 кунлик йўлда, Балхдан 18 фарсах узоқликда жойлашган эди. Муқаддасийнинг ёзишича, бу кечув номи билан аталувчи Келиф шаҳри Амударёнинг ҳар икки томонида жойлашган ягона жой эди<sup>131</sup>.

<sup>131</sup> Келифнинг дарёнинг чап қирғоғидаги асосий қисмида масжид ва Зулқарнайн работи, ўнг қирғоқда аса Зул-қифла работи жойлашган бўлган (Қарағ: Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 54).

Насафнинг ғарб томонида Каспи ва Безда қишлоқлари жойлашган бўлиб, улар ўзларининг қулай географик ҳолати туфайли Бухородан Термиз, Балх ва Хуросоннинг бошқа савдо шаҳарларига ўтувчи карвон йўллари тизимида муҳим ўрин тутган. Транзит савдо йўллари бўйида жойлашган Каспи ва Безда X-XII асрларда Мовароуннаҳрнинг йирик қишлоқларидан бўлиб, уларда жума масжидлари фаолият кўрсатган. Касби Насафдан 4 фарсах узоқликда, Бухорога элтувчи йўлда, Безда эса Насафдан 6 фарсах узоқликда жойлашган бўлиб, манбаларда Бухородан Каспи орқали Термизга, Безда орқали Келиф кечувига (улар орасида Жикен, Кўҳна работ, Саид қудуғи, Безда, Ҳоран Работи, Бухороликлар қишлоғи, Хоразмликлар қишлоғи ва Балхан каби оралиқ пунктлар бўлган) борувчи карвон йўли ҳақида маълумотлар мавжуд. Бухородан Бездагача бўлган масофани карвонлар 4 кунда, Келифгача эса 5 кунда босиб ўтганлар (Бартольд В.В., 1963а, с. 190-191; Массон М.Е., 1973а, с. 37). Бу йўналиш савдо карвонларининг йўлини анча қисқартириб, вақт ва йўл харажатларини тежаш имконини берарди.

Маълумки, Самарқандни жанубидаги халқаро савдо марказлари билан боғловчи йўл ҳам қадимдан Қашқадарё воҳаси орқали ўтган. Ривожланган ўрта асрларда бу воҳанинг асосий шаҳарларидан бўлган Насаф ва Кешдан ўтган савдо йўллари, нафақат, ички савдо алоқаларида, балки транзит алоқаларда ҳам муҳим ўрин тутарди. Уларнинг энг муҳими ва фаол фойдаланилгани Самарқанд-Насаф йўналиши бўлган. Самарқанддан Жом дашти орқали Насафга келган йўл бу ерда бир неча тармоққа бўлинган. Бир йўналиши Бухородан келган йўлга қўшилиб Субаҳ, Киндик қишлоғи, Темир Дарвоза орқали Термизга ҳам олиб борган. Киндик қишлоғи Насафдан ва Кешдан 3 кунлик йўл масофасида бўлиб, бу ерда Самарқанддан Кеш орқали келувчи савдо йўли Насаф — Термиз савдо йўлига қўшилган (Бартольд В.В., 1963а, с. 191; Лунина С.Б., 1984, с. 77).

Самарқанддан Насаф орқали Амударёдаги кечувларга (Келиф, Керки, Амул) ҳам борилган. Айрим маълумот-

ларни таҳлил қилиб, Насафдан Каспи ва Амул кечуви орқали Марвга кетувчи йўлдан бу даврда мунтазам фойдаланилганлиги ҳақида хулосага келиш мумкин (Лунина С.Б., 1990в, с. 103).

Самарқанддан, шунингдек, Жом чўли — Чирокчи-Хузар (Фузор) йўналиши орқали Темир дарвозага ва Чағониёнга (Сурхон воҳасига) чиқувчи йўл ҳам бўлган. Қашқадарёнинг ўрта оқимида, дарёнинг ўнг қирғоғида харобалари Олтинбоштёпа ва Чандарактепа номлари билан сақланиб қолган ёдгорликлар<sup>132</sup> бу йўлнинг йўналишларини англашга ёрдам беради. Фузордарё водийсида жойлашган Хузар (Фузор) ривожланган ўрта асрларда Кеш вилоятининг катта аҳамиятга эга бўлган рустоқларидан бири эди. Манбаларда келтирилган учта шаҳардан иккитаси, яъни Субаҳ ва Искифағи ҳам Хузар рустоқи ҳудудида, Насафдан Термизга ўтувчи савдо йўли бўйида жойлашган<sup>133</sup>.

Ҳиндистон ва Афғонистоннинг савдо шаҳарларини Самарқанд, Тошкент воҳаси, Фарғона водийси билан боғловчи Шарқий Хуросон савдо йўли ҳам ривожланган ўрта асрларда муҳим ўрин тутарди. Мутахассислар фикрича, Амударёдан ўтиб, Келиф ва Шўроб кечувларида бу йўл икки тармоққа ажралган. Биринчиси, Келиф-Насаф-Жом орқали, яъни Кўҳитоғнинг ғарбий тизмалари, Насаф-Жом оралиғидаги даштлар ва Зарафшон тоғининг ғарбий ён бағри орқали Самарқандга ўтган бўлса, иккинчиси Шўроб кечуvidан Яккабоғ тоғ ён бағирлари ёқалаб Кешга ва Тахтақарача довои орқали Самарқандга ўтган (Сағдулаев А.С., 1979, с. 35). Самарқандни Кеш билан боғлаган йўл ҳақидаги Мақдисийнинг маълумотига кўра Самарқанддан Кешгача икки кунлик йўл бўлган ва улар ўртасидаги тўхташ жойи Дриздеҳ ҳисобланган. Самарқанд Кеш билан яна бошқа йўл — Кишмиштёпа (ҳозирги Чирокчи ҳудуди) ва Жом

<sup>132</sup> Чандарактепа IX-XIII аср бошларига оид қалъа харобаси бўлиб, у Қашқадарё кечувини назорат қилувчи муҳим манзил ҳисобланган. (Бу ҳақда қarang: Лунина С.Б., 1984, с. 35-36).

<sup>133</sup> Субаҳ майдони, археологик тадқиқотларга кўра 100 га.ни ташкил этиб, Фузордан 8 км. шимолий-ғарбда — Қарши йўлида жойлашган Улуғтепа ёдгорлиғи ўрнида бўлганлиги аниқланди. Искифағи эса Субаҳдан 1 фарсах узоқликда Кеш-Субаҳ йўлида жойлашган.



орқали ҳам боғланган (Лунина С.Б., 1990в, с. 101). Самарқанд шахристонининг жанубий дарвозаси Кеш номи билан аталиши ҳам бу икки шаҳар ўртасидаги мустаҳкам алоқалардан далолат беради (Лунина С.Б., 1984, с. 77).

Биз кўриб чиқаётган асрларда Кеш ҳам Қашқадарё воҳасининг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида муҳим ўрин тутган шаҳарларидан ҳисобланарди. Ёзма манбаларда Кешга тегишли бўлган учта шаҳар тилга олинсада, археологик тадқиқотлар давомида Қашқадарё водийсининг шарқий қисмида ривожланган ўрта аср шаҳарларидан 14 тасининг қолдиқлари аниқланган Бу шаҳарлар ўзининг ўлчами ва жойлашган ўрнига қараб вилоятларнинг маъмурий бирликлари — рустоқларнинг маъмурий марказлари бўлган.

Воҳа учун жуда муҳим бўлган ички савдо йўли Қашқадарёнинг чап қирғоқлари бўйлаб ўтган бўлиб, бу йўлнинг йўналиши археологик изланишлар натижасида, йирик ўрта аср қишлоқ ва шаҳарлари қолдиқларига қараб аниқланган. Жумладан, Зухратепа, Камайтепа, Олтинтепа, Кишмиштепа ва бошқа ёдгорликлар Насаф — Кеш савдо йўлида қад кўтарган. Манбаларда бу йўналишда, икки шаҳар оралигида жойлашган Новқат Қурайш шаҳри ҳам эслатиб ўтилади<sup>134</sup>. Бу шаҳар харобаларини М.Е. Массон Чим қишлоғи яқинидаги Камайтепа (Массон М.Е., 1957, с. 60-61), бошқа тадқиқотчилар Олтинтепа ўрнида кўришади (Лунина С.Б., 1975, с. 3-14).

Мовароуннаҳрнинг ўрта асрларда Афғонистон ва Ҳиндистондаги савдо марказлари билан иқтисодий-маданий алоқаларида Сурхондарё воҳаси ва Жанубий Тожикистон худудлари ҳам муҳим ўрин тутарди. Бу даврда Амударёнинг юқори оқими чап қирғоғида, Панж ва Вахш оралигида, Сурхоб ва Кулобдарё ҳавзасида жойлашган Хутталон, Вахш дарёси ҳавзасини эгаллаган Вахш вилояти, Вахш ва Қофирнихон оралигидаги Вашгирд ва Қабодиён вилоятла-

<sup>134</sup> Бу шаҳарга арабларнинг Қурайш қабиласи вакиллари томонидан асос солинганлиги ҳақида фикрлар бор. ( Камолддин Ш.С., 2005а. с. 233).

ри ҳудудлари ҳам маҳаллий аҳамиятга эга йўллар тармоқларига эга бўлган. Бу йўллар Помир-Олой тоғларидан бошланиб, Амударёга қараб оқувчи дарёлар ва уларнинг ирмоқлари бўйлаб жойлашган шаҳарлар, қалъалар ва йирик қишлоқлар орқали ўтарди. Бу вилоятлар ҳудудида Амударёнинг юқори оқими ва унинг чап томонидаги ирмоқларидаги муҳим кечувлар жойлашган бўлиб, улар ичида Бадахшон кечуви, Қофирниқон дарёси қуйи оқимидаги Айваж (Айзаж, Узаж) кечуви, Вахш дарёси қуйи қисмидаги Мела кечуви, Амударёдаги Архен кечуви ва бошқалар жойлашган эди (Бартольд В.В., 1963а, с. 119, 122).

Тоҳаристоннинг<sup>135</sup> бу даврдаги муҳим вилоятларидан бири бўлган Сағониён (Чағониён) ҳозирги Сурхон воҳаси ҳудудини ташкил қилган эди. Унинг XI асрдаги маъмурий маркази Чағониён шаҳри ўз ҳажмига кўра Термиздан каттароқ бўлган (Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 57)<sup>136</sup>. Чағониённинг шаҳар қишлоқлари ички қарвон йўллари бўйлаб жойлашган бўлиб, бу йўллардан асосийси Сурхондарё ҳавзаси бўйлаб ўтувчи йўл ҳисобланарди. Бу йўл билан Термиз ва Чағониён орасидаги масофа, араб географлари маълумотича, 24 фарсах бўлган ва уни қарвонлар 4 кунда босиб ўтишган. Улар оралиғида Термиздан 6 фарсах ёки 1 кунлик йўлда жойлашган Сарманган (Чарманган) шаҳри<sup>137</sup>, Буғ ва Дарзончи (ёки Дарзанжи) деб аталган йирик қишлоқлар асосий бекат ҳисобланган (Бартольд В.В.; 1963а, с. 123).

Амударёнинг чап қирғоғида жойлашган Термиз ривожланган ўрта асрларда Амударё сув йўлидаги йирик бандаргоҳга эга бўлиб, Мовароуннаҳрнинг жанубидаги муҳим стратегик аҳамиятга эга шаҳарлардан ҳисобланарди (Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 55). Амударёдаги муҳим ке-

<sup>135</sup> «Тоҳаристон» атамаси, қўшича Бадахшон ва Балх оралиғида жойлашган ҳудудларга нисбатан қўлланилади. Айрим манбаларда эса Амударёнинг ўнг қирғоғида жойлашган Сурхон воҳаси ва Жанубий Тоҷикистон ҳудудидаги вилоятлар (Чағониён ёки Сағониён, Хутталон ва бошқалар) ҳам Тоҳаристонга кириши қайд этилади.

<sup>136</sup> Унинг ҳаробалари (Будрач ёдгорлиғи) Деновдан 6 км. жанубий-шарқда, Қўласувнинг Сурхондарёга қуйилиш жойида топилган.

<sup>137</sup> Унинг ҳаробаси Жарқўрғондан 5 верста жанубда жойлашган ёдгорлик бўлиши мумкин. (Қаранг: Поруч. Караульшиков., 1894, с. 394-398).

чувни назорат қилиб турувчи бу шаҳар яқинидаги орол (“Пайгамбар орол”) Амударё устидан понтон кўприк қуриш имконини кенгайтирувчи омиллардан бўлиб, бу ҳам шаҳарнинг минтақа алоқа-коммуникация йўллари тизимидаги аҳамиятини ошириб турарди. Термиздан Шарқий Хуросоннинг энг йирик шаҳри, араб манбаларида “Умм ал-Билод” (“шаҳарлар онаси”) деб номланган Балх<sup>138</sup> шаҳрига ўтувчи қарвон йўли бошланиб, манбаларда улар оралигида Сияхгирд номли йирик қишлоқ бўлгани қайд этилади (Бартольд В.В., 1963а, с. 126-127).

Балхдан шарқда Бадахшонга, жанубда Ҳиндикуш тоғ довоилари орқали Кобулдарё ҳавзасига ҳамда жануби-ғарбда Марв ва Мерверрудга (Бала-Мурғоб) ўтувчи йўллар бўлган. Бадахшон Балхдан Тибетга ўтувчи йўлда жойлашган муҳим вилоят бўлиб, маркази ҳозирги Фароб (Афғонистон) шаҳри эди. XI асрда Хитойга ўтувчи йўл йўлидаги мусулмонлар таъсирида бўлган энг чек<sup>139</sup> шаҳар ҳисобланувчи бу шаҳар билан Балхни боғловчи йўл Талхон (Бадахшон марказидан 7 кунлик йўл), Варвализ (Талхондан 2 кунлик йўл) ва Хулм (Балхдан 2 кунлик йўл) каби ўрта аср шаҳарлари орқали ўтган (Бартольд В.В., 1963а, с. 116-117). Балхдан Марвга Ҳиндикуш тоғи этакларидаги айланма йўллар орқали Мурғоб дарёси ҳавзасига чиқилиб борилган бўлса, Мерверрудга Шапуркан (Ушпуркан), Фароб ва Талкан орқали ўтилган (Бартольд В.В., 1963а, с. 129-130).

Маълумки, Эрон ва Хуросондан Насаф, Кеш ва Бухоро орқали Хитойга ўтувчи савдо йўлининг асосий йўналиши Самарқанд, Шош воҳаси, Фарғона водийси орқали ўтган. Бу йирик транзит савдо йўлининг биринчи муҳим қисми Бухоро — Кармана — Самарқанд йўналиши бўлган. Наршахий (X аср) Кармана Бухородан 14 фарсах, Саъмоний (XII аср) 18 фарсах узоқликда жойлашган деб қайд қилади (Ҷамалиддинов Ш.С., 1993, с. 64). Манбаларда “Шоҳ

<sup>138</sup> Балх шаҳри харобаси Афғонистон шимолида, ҳозирги Мозори-Шариф шаҳридан 22 версты узоқликда жойлашган. (Бу шаҳар ҳақида қараг: Бартольд В.В., 1963а, с. 127-128).

йўли” номи билан машҳур бўлган Бухоро — Самарқанд йўли 37 ёки 39 дарсах масофага тенглиги, бу йўлда Шарг (Жарг), Таванис (Товус), Кармана, Дабуеия, Арбинжон (Ребинжон), Кармана, Қаср ал-Алкама каби шаҳар ва қалъалар жойлашганини айтиб ўтилади (Бартольд В.В., 1963а, с. 148-149). Кармана яқинида жойлашган Работи Малик ёдгорлигини ўрганган мутахассислар бу жой X-XII асрларда Бухоро-Самарқанд савдо йўлидаги муҳим бекатлардан бири бўлганлигини таъкидлаб ўтишган<sup>139</sup>. Мовароуннахрнинг ички ва ташқи алоқа йўллари тизимида муҳим ўрин тутган Самарқанд вилоятига тегишли шаҳарлардан Дабуеия, Арбинжон, Кушония қабилар ҳам савдо алоқаларида муҳим ўрин эгаллаган йирик аҳоли пунктлари эди (Бетгер Е.К., 1957, с. 14-15).

Самарқанд ўрта асрларда йирик маданият маркази сифатидагана эмас, балки йирик савдо маркази сифатида ҳам машҳур бўлиб, бу ерда куплаб халқаро аҳамиятга эга бўлган йирик бозорлар, ҳунармандчилик маҳаллалари, карвонсаройлар мавжуд бўлган. Бу шаҳарнинг савдо алоқалари ҳам ёши шайбаларда алоҳида қайд этилади. Ибн Хавқал Самарқанд арк, шаҳристон ва работдан иборат шаҳарлигини, йирик бозорлар, карвонсаройлар, турар жойлар, бир неча ҳунармандчилик маҳаллалари мавжудлигини таъкидлаб ўтади. Бу муаллиф маълумотиغا кўра IX-XII асрларда Самарқанднинг тўрт дарвозаси мавжуд бўлган: шарқий дарвоза — Хитой дарвозаси деб номланган ва тепаликда жойлашган. Ғарбий дарвоза — Навбахор, шимолий дарвоза — Бухоро дарвозаси, жанубий дарвоза — Катта дарвоза ёки Кеш дарвозаси деб номланган (Бетгер Е.К., 1957, с. 14). Табиийки, шаҳар дарвозаларининг бундай номланиши Самарқанднинг иқтисодий-маданий алоқалари йўналишларини билдириб туради.

Самарқандда йирик савдо расталари мавжуд бўлиб, уларнинг фаолиятида бу ҳудуддан ўтган савдо йўллари-

<sup>139</sup> «Работи Малик» номи билан машҳур бу ёдгорлик қорахоний ҳукмдор Арслонхон томонидан барпо этилган. Бу ерда катта ва дашамамли карвонсарой ҳамда сардоба бўлган. Сардоба бизнинг давримизгача сақланиб қолган. (Бу ёдгорлик ҳақида қараг: Немцева Н.Б., 2002, с. 227-247).

нинг аҳамияти катта эди. Марказий Осиёнинг Иirik савдо шаҳри бўлган Самарқанд минтақасининг жануби-ғарбий вилоятларини Уструшона, Тошкент воҳаси ва Фарғона воҳийси билан боғловчи муҳим қарвон йўллари чорраҳасида жойлашган эди. Тегишли манбаларни таҳлил қилиб Самарқанддан Уструшона шаҳарларига, Самарқанддан Ўрта оқими-га ва Шош вилоятига қараб кетган йўллари кўриб чиқамиз.

Самарқанддан Фарғона ва Шошга қараб кетувчи йўллар ўрта асрларда Уструшона номи билан юритилар, бошлаган вилоят орқали ўтган. Араб географлари Истахрий, Ибн Ҳавқал ва бошқаларнинг асарларида Уструшона ҳақида муҳим маълумотлар мавжуд. Хусусан, Ибн Ҳавқал (X аср) ўз асарида бу вилоят “Ушрусана” тарафда, Қумланиб, у шарқдан Фарғонанинг бир қисми (шарқий қисми, - Ҷ.М.) ва Помир, ғарбдан Самарқанд вилояти, шимолий қисми, Шош ва Фарғонанинг бир қисми (шимолий қисми, яъни, Бунжикат - Ҷ.М.), жанубдан Кеш, Сағаниён, Шуман, Ваншир ва Рахтонинг баъзи рустоқлари билан чегараланишини, шунинг катта шаҳри маҳаллий аҳоли тилида Бунжикат деб аталиб, ҳукмдор қароргоҳи бу шаҳарда жойлашганини, ундан ташқари рустоқларнинг маркази бўлган 10 та шаҳар (Арсаникат, Куркат, Газан, Фағкат, Сабат, Зомин, Дизак, Нужкат, Харакана ва Марсманд) ва шаҳарларга эга бўлмаган 7 та рустоқлар борлиги таъкидланади. Бу манбага кўра шаҳар кўҳандиз, шаҳристон ва работдан иборат бўлиб, шаҳристонда 2 дарвоза, работда эса 4 дарвоза (Зомин, Марсманда, Нужкат, Қахлабод дарвозалари) мавжуд бўлган (Бетгер Е.К., 1957, с. 21). Шаҳар дарвозаларнинг номланиши Бунжикатнинг алоқа йўллари йўналишидан далолат беради. XII асрда бу шаҳар тушкунликка учрайди. Баъзи мутахассислар Ўратепа яқинида жойлашган Шаҳристон қишлоғидаги Қалъаи Қахқаҳа ёдгорлигини Бунжикат харобалари деб ҳисоблайдилар (Грицина А.А., 1992, с. 13).

Уструшона шаҳарларини ва қишлоқларини боғлаб турувчи ички йўллар тармоғига эга бўлиб, улар, ўз навбатида, Ўрта Осиёдаги ўрта асрлар давридаги савдо йўллари-

нинг таркибий қисми сифатида ҳам аҳамиятга эга эди. Манбаларда Уструшона шаҳарларини боғловчи йўллар, улар орасидаги масофалар ҳақида ҳам маълумот берилади. Бу маълумотлар бир-бириши тўлдирди ва Уструшона орқали ўтувчи савдо йўллари йўналишларини аниқлаштиришда катта аҳамиятга эга. Хусусан, воҳанинг йирик сиёсий ва ҳунармандчилик маркази бўлган Бунжикат Суғддан Фарғона ва Шошга ўтувчи савдо йўллари чорраҳасида жойлашган бўлди, Зомин Суғддан Фарғонага кетувчи йўлнинг муҳим бекати, Жиззах (Жиззах) эса чўл орқали Шошга олиб борадиган йўлдаги йирик савдо маркази эди. Ибн Ҳавқал Ҳаракана, Зомин ва Сабирни Фарғонадан Шошга кетувчи йўлда жойлашган шаҳарлар сифатида эслатиб ўтади (Бетгер Е.К., 1957, с. 21). Шу ўринда бу маълумотга бироз аниқлик киритиш зарур. Хусусан, Зомин Фарғона — Шош йўлида жойлашган бўлиб, у орқали, асосан, Самарқанддан Хўжанд орқали Фарғонага ёки Ховос орқали Шошга олиб борувчи йўл ўтган. X-XII асрга оид араб географлари асарларида Самарқанддан Хўжандга ўтувчи йўлни карвонлар 8 кунда босиб ўтиши ва оралиқда жойлашган манзиллар ҳақида кўплаб маълумотлар мавжуд. Шу ўринда, Уструшананинг пойтахти бўлган Бунжикат шаҳри бу асосий йўлдан бироз четда жойлашганини қайд қилиб ўтиш керак (Бартольд В.В., 1963а, с. 222-223).

Уструшонадан Чирчиқ водийсига икки йўналишда йўл ўтган бўлиб, биринчиси Ховос орқали, иккинчиси Чирчиқ орқали ўтарди. Уструшона шаҳарларидан бўлган Саботдан Аркент ёки Рукунд орқали Хўжандга ўтиш мумкин бўлган. Асосий йўлларда доимий турар жойлар, карвонсаройлар, қудуқлар бўлган.

Ривожланган ўрта асрларда кенг фойдаланилган карвон йўлларининг яна бир йўналиши Бухородан шимолишарққа — Нуротага, у ердан тоғлар бўйлаб<sup>140</sup> Шимолий Уструшонага, сўнгра эса Сирдарё воҳасига, Шошга ёки

<sup>140</sup> Нуротадан Фориш ва Жиззахга йўл Нурота тоғ тизмасига кирувчи Хонбандитоғ, Писталитоғ ва Балақан (Балиқитоғ) каби унча баланд бўлмаган тоғ тизмаларининг шимолий ён бағридан ўтади.

Ўтторга олиб борган. Бу йўллар бўйлаб бир неча карвонсарой, работ ва қалъалар харобалари, уларнинг айримлари ёнида қудуқлар ёки сардобалар бўлгани аниқланган. Нурота — Фориш — Жиззах йўлида жойлашган бу йўлбўйи иншоотлари Нурота тоғ тизмасидан шимол томонидаги чўл ҳудудда топилган бўлиб, улар ичида эски Форишдан 9 км. шимолий-ғарбдаги Ухумсойда жойлашган Қўштепадан топилган карвонсарой, Хонбандитоғнинг ғарбий қисмидаги Узунқудуқ ёдгорлиги ўрнидаги карвонсарой, ундан 15 км. ча шарқда, Илончсойда 8 асрда бунёд этилган Хонбанди яқинидаги Қалтепа ёдгорлиги ўрнидаги йирик карвонсарой эътиборга лойиқдир. Қалтепадаги карвонсарой яқинида иккита сардоба бўлган. IX—XII асрларда бу йўналишдаги карвон йўлидан анча фойдаланилганидан далолат беради (Немцева Н.П., 1989, с. 42-44; 2006, с. 137-145).

Мовароуннахрнинг икки йирик пойтахт шаҳарлари Бухоро ва Самарқанднинг, шунингдек, Сурхон ва Қанқадарё воҳаларининг Еттисув ва Шарқий Туркистон шаҳарлари билан алоқаларида Тошкент воҳаси ҳам муҳим ўрин тутарди. Ривожланган ўрта асрларда Тошкент воҳаси Шош<sup>141</sup> ва Илоқ номи билан юритилган бўлиб, Илоқ Ангрэн дарёси водийси, Шош эса Парак дарёси (Чирчиқ) водийсига тўғри келади (Массон М.Е., 1953в, с. 32-40, рис. 23).

Ибн Ҳавқал воҳанинг эни 2 кунлик, узунлиги 3 кунлик йўл масофасида эканлигини, унинг чегараси бир томондан Шош (Сирдарё) дарёсигача, иккинчи томондан эса Шош ва Исфижоб оралиғидаги Келиф чўлида жойлашган Темир Дарвозагача, учинчи томондан Илоқ тоғларигача, тўртинчи томондан эса насронийлар қишлоғи бўлган Винкердгача чўзилганлигини, Хуросон ва Мовароуннахрда Шош воҳасидек масжидларга, катта-катта қишлоқларга бой, кўплаб бинолари мавжуд бўлган ҳудудни кўрмаган-

<sup>141</sup> Шош — Тошкент воҳасининг ривожланган ўрта асрлардаги номи. Бу вилоят икк ўрта асрларга оид манбаларда Чоч номи билан учрайди. Уни араблар ўз талаффузларига мослаб (араб тилида “Ч” ҳарфи йўқлиги боис) Шош деб атаганлар.

лигини таъкидлаб, Шошда 27 та, Илокда 14 та шаҳар номини келтириб ўтади (Бетгер Е.К., 1957, с. 22-23)<sup>142</sup>.

Мовароуннаҳрнинг гуллаб яшнаган муҳим иқтисодий марказларида бири бўлган Тошкент воҳаси, хусусан, Илок қимматбаҳо қонларга бой бўлиб, кўриб чиқиладиган даврда Мовароуннаҳрнинг турли металл ва нометалл қазилмалар қазиб олинган асосий марказларидан ҳисобланарди (Буряков Ю.Ф., 1974). Воҳанинг географик жиҳатдан қулай ва халқаро савдо йўллари кесишган жойда жойлашганлиги унинг иқтисодий-маданий жиҳатдан гуллаб-яшнашида муҳим омиллардан бири бўлди. Воҳа ҳудудидан ўтган кўп тармоқли маҳаллий ва транзит савдо йўллари, бу йўллар бўйида жойлашган шаҳарлар ва қишлоқлар ҳақида ёзма манбаларда кўптаб маълумотлар сақланиб қолган. Бу маълумотларни тарихий-археологик тадқиқотлар натижалари билан қиёслаш ҳолда ушбу йўллар йўналишлари тўғрисида муҳим ҳудосаларга келиш мумкин.

Воҳадаги IX-XI асрлардаги иқтисодий юксалиш кент миқёсдаги савдо-иқтисодий ва маданий алоқаларга туртки бўлди. IX-X асрларда воҳа орқали ўтувчи асосий карвон йўллари транзит, шаҳарлараро ва ички аҳамиятга эга йўллар бўлиб, улар ичида воҳани Суғдиёна билан боғловчи йўллар катта аҳамиятга эга эди. Ю.Ф.Буряков ёзма манбалар ва археологик тадқиқот натижаларига таянган ҳолда Суғддан Чочга элтувчи савдо йўллари йўналишларига бирмунча аниқлик киритади. Унга кўра, Суғддан Чочга икки йўналиш бўйлаб бориш мумкин бўлган. Биринчиси яқин, ammo қийин йўл бўлиб, у Жиззах орқали тўппа-тўғри шарққа, аҳён-аҳёнда учрайдиган карвонсарой ва бошқа йўл бўйи иншоотлари бўлган жазирама Мирзачўл орқали ўтган. Бу йўл Чирчиқ дарёсининг Сирдарёга қуйилишидан пастроқда жойлашган христианлар қишлоғи Виннерд (Катта Қизтепа) яқинидаги кечувга олиб келган. Шундан сўнг карвон Чирчиқ дарёсининг чап соҳилидаги Чиночкат, Шутуркат (Эски Тошкент) ва Заятикент бўйлаб Бинкатга йўл олган

<sup>142</sup> Яна бир араб географи Истаҳрий ҳам Шошда 27, Илокда 14 та шаҳар борлигини қайд этади (Истаҳри., 2002, с. 25; Бартольд В.В., 1963а, с. 230).



(Буряков Ю.Ф., 1978). Чирчиқ дарёсининг Сирдарёга қуйилиш жойида, ҳозирги Чиноз яқинидаги Чиночкаш шаҳри Сирдарёдаги кечувни назорат қилишда асосий ўрин тутган бўлиб, уни “Хитойлик савдогарлар шаҳри” деб талқин қилувчи қарашлар ҳам бор (Ртвеладзе Э.В., 2005, с. 250). Лекин Чиночкашда чорвадор қабилалар яшаш тарзи учун характерли бўлган ўтовларнинг мавжудлиги (Буряков Ю.Ф., 2006, с. 25), Сирдарё ҳавзасидаги шаҳарларнинг кўпчилиги номига хос бўлган “кат” (шаҳар, қалъа) қўшилмаси ва бошқалар бу шаҳар шаклланиши ва фаолиятида маҳаллий аҳоли ҳам иштирок этганини кўрсатади.

Сугдни Шош воҳаси билан боғловчи иккинчи йўл эса узок бўлса-да, хавфсиз ва серқатнов бўлган манбаларда «Банокат йўли» деб номлаган бу йўл Сугддан Уструшонга орқали Жиззах — Зомин — Ховос йўналишида ўтган бўлиб, Ховосда йўл жанубга бурилиб, Оҳангарон дарёсининг Сирдарёга қуйиладиган жойидан юқоридаги кечувга чиқарди. Сирдарёдан ўтилгач, Бинкатга етиб келиш учун Сирдарёнинг ўнг қирғоғи бўйлаб шимол томонга юрилиб Банокатга<sup>143</sup>, у ердан эса Оҳангарон дарёси чап қирғоғи бўйлаб Ҳарашкат ва Худайикатга чиқилган. Бу ерда Оҳангарон кечиб ўтилиб, йўл шимолга — Парак (Чирчиқ) водийсига ўтган ва Шутуркатда (Эски Тошкентда) Чиначкаш — Бинкат йўлига қўшилган (Буряков Ю.Ф., 1972; 1978). Бу йўл ҳақида маълумот берган Ибн Хурдодбех Самарқанддан Зомин орқали Шошгача бўлган масофа 42 фарсах эканлигини таъкидлайди (Бетгер Е.К., 1957, с. 21).

Шошнинг ривожланган ўрта асрлардаги пойтахти Бинкат Сомонийлар даврида Шош ва Илоқнинг йирик шаҳарларидан бири бўлиб, XI асрдан янги ном билан — Тошкент деб юритила бошланган. Шаҳристон ва аркка эга бу шаҳар IX–XII асрларда, нафақат, воҳанинг маъмурий маркази, шу билан бирга, Мовароуннаҳрнинг савдо-хунармандчилик марказларидан бири сифатида ҳам кўзга ташланади.

Тошкент воҳасининг алоқалари кўриб чиқиладиган давр-

<sup>143</sup> Айрим манбаларга кўра, Ховосдан тўғри Банокат (Шохрухия)га олиб келувчи учинчи йўл ҳам бўлган.

да, нафақат, қуруқлик йўллари билан, балки Сирдарё бўйлаб ўтувчи сув йўли орқали ҳам амалга ошириларди. Бу сув йўли воҳанинг Сирдарёнинг юқори ва қуйи оқимидаги вилоятлар билан алоқаларида, Сирдарё ва унинг ирмоқларида кемачилик (қайиқчилик) ривожда, дарёлар бўйида йирик кемалар тўхтайдиган бандаргоҳларга эга шаҳарлар тараққиётида муҳим аҳамиятга эга бўлиб келган.

Воҳанинг ички йўллари Шош ва Илоқнинг барча йирик шаҳарлари орқали ўтиб, муҳим транзит йўлларнинг таркибий қисмларидан ҳисобланарди. Улар ичида Сирдарё бўйидаги Банокат шаҳрини Шош пойтахти Бинкат билан ҳамда уларни Илоқ пойтахти Тункат шаҳри билан боғловчи йўллар асосий йўналишлардан ҳисобланарди. Банокат шаҳри IX-XII асрларда Шош вилоятининг Уструшона ва Суғдга олиб кетувчи муҳим йўллари бўйида, Сирдарёнинг ўнг қирғоғида Илоқ (Ангрен) дарёсининг Сирдарёга қуйилиш жойидан 1 фарсах қуйироқда жойлашган йирик иқтисодий-маданий маркази ҳисобланиб, воҳанинг ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида катта ўрин тутган. Банокат шаҳристоннинг уч дарвозаси (Аббос, Кеш ва Жунайд дарвозалари) бўлиб, шаҳристони ёнида атрофи девор билан ўралган работ бўлганлиги аниқланган (Буряков Ю.Ф., 1990в, с. 21). Банокат XII асрда Оҳангарон дарёси оқими ўзгарганлиги боис<sup>144</sup>, аста-секин инқирозга учраган ва харобага айланиб, ташлаб кетилган. Шохрухия номи билан ҳам маълум бу шаҳар харобаси ҳозирда Ангрен дарёсининг чап қирғоғида, Оққўрғон тумани худудида жойлашган<sup>145</sup>.

Манбаларга кўра, Банокатдан бир фарсах узокликда жойлашган иккинчи йирик шаҳар Харашкат бўлиб, Суғддан Шошга элтувчи карвон йўлида жойлашган бу шаҳар мил. авв. III асрда пайдо бўлган, унинг энг ривожланган даври IX-X асрларга тўғри келади. X асрда унинг майдони 200 га

<sup>144</sup> Ангрен дарёси (ўрта асрларда "Илоқ дарёси", "Оҳангарон дарёси" номаи билан юритилган) X асрда ҳозиргига қараганда анча жанубий йўналишда, ҳозирда қуриб қолган Гижиген ўзани бўйлаб оққан ва Банокатдан юқорида Сирдарёга қуйилган. (Бу ҳақда қаранг: Массон М.Е., 1953в, с. 33).

<sup>145</sup> Мўғуллар истилоси даврида вайрон бўлган шаҳар Амир Темур томонидан қайта тикланиб, кенжа ўғли шарафига Шохрухия номи берилган эди.

дан кам бўлмаган. Мўғуллар истилоси даврида вайрон этилган бу шаҳар ўрни Қанқа ёдгорлигига мос тушади. Қанқа харобаси Тошкент воҳасининг ғарбий қисмида, Шарқий Сирдарёдан 8 км. узоқликда жойлашган (Қанқа., 2005, 600-бет).

Қўриб чиқиляётган даврда Тошкент воҳасида учта йирик шаҳар бўлиб, улар Шош пойтахти Банокат (Тошкент), Илоқ пойтахти Тункат ва улар оралиғида жойлашган Нукаат (Улкан Тўйтепа) шаҳарлари эди (Массон М.Е., 1953в, с. 32-40, рис. 23). Воҳанинг асосий ички йўллари бу шаҳарлар орқали Чоч ва Илоқ шаҳарларини ўзаро боғлаган. Ёзма манбалар ва илмий адабиётлардаги тегишли маълумотларни қиёсий солиштириб, бу йўл Бинкатдан Банукат (Нўғойқўрғон) — Нужкат (Хонобод тепа) — Болаён (Кулқора) — Нукаат — Панжхаш (Жумишқози тепа) — Шавкат (Увайттепа) каби шаҳарлар орқали ўтганлигини кўриш мумкин. Шош ва Илоқ пойтахтлари оралиғида жойлашган Нукаат воҳадаги муҳим йўллар кесишган шаҳар бўлиб, Бинкатдан келувчи йўл нафақат шарққа — Тункатга, шу билан бирга, жануби-шарқий йўналишда давом этиб, Бискатга олиб чиққан. Бу шаҳарда эса йўл яна тармоқланиб, бир йўналиши Оҳангарон дарёси кечуви орқали Хўжандга, иккинчи — жанубий йўналиши Самсирек (Бўка) орқали — Сирдарёнинг ўнг қирғоғида, Ховос орқали Суғда олиб чикувчи йўл бўйида жойлашган Банокат шаҳрига олиб борган. Воҳадаги йўллар ичида Бинкатдан Шутуркат орқали Чинанчатга (Чиноз) ҳамда Шутуркат — Худойкат — Харашкат орқали Банокатга келувчи йўналишни, шунингдек, Банокатни Самсирек (Бўка)дан Бискат (Пскент) ёки Туккат орқали Тункат билан боғловчи йўлларни ҳам айтиб ўтиш мумкин<sup>146</sup>.

Шош пойтахти Бинкат ва Илоқ пойтахти Тункат оралиғидаги масофа 10 фарсах бўлиб, уларни боғловчи йўлда 6 та шаҳар ва кўплаб қишлоқлар бўлган (Массон М.Е.,

<sup>146</sup> Воҳадаги бу йўллар йўналишини аниқлашда археологик ёдгорликларнинг географик жойлашуви катта ўрни тутади. Бу маълумотларни эса илмий адабиётлардаги хариталар орқали ҳам яққол кўриш мумкин. (Бу ҳақда қараг: Массон М.Е., 1953в, с. 32-40, Рис. 23; Буряков Ю.Ф., 1978).

1953в, с. 37, 74). Хўжанд ва Фарғонага Музрабод чўли орқали ўтувчи йўлда Илоқ шаҳарларидан Бискат ва Хос жойлашган. Оҳангарон дарёсининг юқори оқимида, Шовкат (Увайттепа) шаҳридан дарёнинг ўнг қирғоғи бўйлаб ўтган йўл бўйида жойлашган Абрлиг шаҳри<sup>147</sup> эса Шош ва Илоқнинг Илоқ тоғлари орқали Фарғона водийси билан алоқаларида катта ўрин тутган.

Ўрта Осиёнинг ички ва ташқи иқтисодий-савдо алоқаларида Фарғона водийси орқали ўтувчи савдо йўллари катта аҳамиятга эга эди. Ибн Хавқалнинг маълумот беришича, минтақанинг муҳим вилоятларидан бўлган Фарғона катта ҳудудни ўз ичига олган ва кўплаб шаҳар ҳамда қишлоқларга эга бўлган. Унинг пойтахти Аҳсикет<sup>148</sup> бўлиб, Сам'оний маълумотига кўра у Фарғонанинг энг гўзал ва озода шаҳарларидан ҳисобланган (Камалиддинов Ш.С., 1993, с. 61). Кўплаб бозорлар фаолият кўрсатган бу шаҳарнинг 5 дарвозаси (Мурдакуш, Косон, Жомеъ масжиди дарвозаси ва бошқалар) бўлган.

Фарғона шаҳарлари ва савдо йўллари ҳақидаги ёзма манбаларда муҳим маълумотлар мавжуд. Араб сайёҳи Истаҳрий Фарғонани гуллаб-яшнаган катта вилоят, бу ердаги Ўш, Узган шаҳарларини Туркистон дарвозаси деб атаб, бу ердаги тоғларда кумуш, олтин конлари, навшатир ва симоб мавжудлигини, мазкур вилоятнинг Хўжанд билан чегараланганлигини таъкидлайди. Хўжанддан Кенд (Кони Бодом), Сўх, Риштон, Зандармиш ва Қуба (Қува) орқали Ўшга ўтувчи йўл манбаларда таърифланади. Бу манзиллар бир-биридан 1 кунлик йўл масофасида жойлашган бўлиб, Кенд шаҳри кейинчалик «Кони бодом», «Бодом шаҳри» номи билан тилга олиниб, сомонийлар даврида у Фарғона ҳудудига қарамаган. Қувадан Аҳсикентга

<sup>147</sup> Абрлиг шаҳри Оҳангарон дарёсининг ўнг қирғоғида, Оқчасойнинг унга қуйилиш ерида жойлашган бўлган. Унинг номи бу ердаги Аблиқ қишлоғи номида сақланиб қолган. (Бу ҳақда қаранг: Буряков Ю.Ф., 2006, с. 24-25).

<sup>148</sup> Бу шаҳар харобалари Сирдарёнинг ўнг қирғоғида, Косонсойнинг қуйилиш жойида, Намангандан 20 км. жанубий-ғарбда жойлашган. Археологик маълумотларга кўра шаҳар эрамаздан аввалги III асрда барпо этилган.

ўтувчи йўлда эса Ушгтикан шахри жойлашган. Фарғонага қараган яна бир шаҳар — Аввал эса Сўхдан 10 фарсах узоқликда жойлашган. Умуман олганда, манбаларга кўра, Фарғона водийсида жойлашган Андигон (Андижон), Қуба (Қува), Боб (Поп), Марғилон ва бошқа шаҳарлар ҳам минтақанинг ички алоқа йўллари тизимида ўзига хос ўрин тутганлар (Бартольд В.В., 1963а, с. 214-216).

Шу тариқа, IX-XIII аср бошлари минтақанинг карвон йўллари юксак тараққиётга эришган даврларидан бири бўлганлигини қайд қилиш мумкин. Бу даврда минтақанинг ички алоқа-савдо йўллари барча йирик шаҳарлар ва қишлоқларни, фойдали қазилмаларга бой конларни ва бепоён яйловларни қамраб олганлигини, тоғ доvonлари, дарё кечувлари, дашт ва чўллар ҳудудлари орқали ўтган, карвон йўлларида мукамал хизмат кўрсатиш йўлга қўйилган кенг тармоқли тизим сифатида фаолият кўрсатган.

Биз юқорида кўриб ўтган маҳаллий аҳамиятга эга бўлган савдо йўллари Мовароуннаҳрнинг турли шаҳар ва вилоятларини кесиб ўтган бўлиб, бу шаҳарлар турли йўналишлар бўйлаб ўзаро савдо-иқтисодий, маданий алоқалар олиб борганлар. Бу йўлларнинг айримларидан, ўз навбатида, транзит йўли сифатида ҳам фойдаланилган.

Ўрта Осиё ҳудудини Хиндистон, Хитой, Эрон, Кавказ, Қора денгиз бўйлари мамлакатлари билан боғловчи қадимдан мавжуд бўлган транзит йўллар ривожланган ўрта асрларда Мовароуннаҳр шаҳарлари ривожига, савдосотик, ҳунармандчилик тараққиётига ижобий таъсир кўрсатади. Ёзма манбалар ва археологик тадқиқотлар натижаларига кўра, биз кўриб чиқаётган даврда минтақамиз ҳудуди бўйлаб Шарқ ва Ғарбни боғлаган иккита асосий трансминтақавий йўл ўтган. Биринчиси, Ўрта Ер денгизи қирғоқларидан бошланиб Халифалик маркази Бағдод орқали Эрон ва Ўрта Осиёга, бу ердан Шарқий Туркистон ва Хитойга, иккинчиси эса Мовароуннаҳрдан Хоразм орқали Волгабўйига, Ҳазар ва Булғор подшоликларига, Шарқий Европага олиб борган.

**Чигатой улуси даврида алоқа-савдо йўллари фаолияти.** Маълумки, Чингизхон ва унинг ворислари даврида мўғуллар давлати инсоният тарихидаги энг йирик салтанатлардан бирига айланди. XIII аср ўрталарида Хитой, Шарқий Туркистон ва Еттисув, Мовароуннаҳр ва Хоразм, Хуросон ва Эрон, Месопотамия, Кавказ ва Шарқий Европада мўғуллар хукмронлиги ўрнатилди. Шарқий Туркистон, Еттисув, Мовароуннаҳр ва Хоразмнинг шимолий қисми Чигатой улуси<sup>149</sup> таркибига кирган бўлиб, бу ҳудуд ўз географик ўрнига кўра Чингизхон асос солган улкан салтанатининг ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларида, элчилик муносабатларида катта ўрин тутарди. Хусусан, Чингизхон ва унинг дастлабки ворислари даврида салтанат пойтахти бўлган Қорақурум, кейинчалик Хонбалиқ (Пекин) шаҳарларини Дашти Қипчоқдаги Олтин Ўрда ва Эрондаги хулагуйлар давлати билан боғловчи муҳим алоқа-савдо йўллари мўғуллар салтанатининг марказида жойлашган Чигатой улуси ҳудуди орқали ўтарди. Чигатой улуси хукмдорлари Буюк ипак йўлининг марказий йўналишини назорат қилган бўлсалар, Жўжи улусига Буюк ипак йўлининг шимолий йўналиши назорати юклатилган. Бу йўналишда Волгабўйи шаҳарлари билан бирга Хоразм воҳаси ҳам катта ўрин тутгани боис, Хоразмнинг ғарбий қисми Жўжи улуси таркибига киритилган. Умуман олганда, Чингизхоннинг Хитой, Марказий Осиё ва Дашти Қипчоқни қўлга киритиши турк-мўғул зодагонларига Буюк ипак йўлининг асосий йўналишлари устидан тўлиқ назорат ўрнатиш имконини берди.

Мўғуллар истилоси туфайли Буюк ипак йўлининг Марказий Осиё ҳудуди орқали ўтган йўналишлари XIII аср-

---

<sup>149</sup> Чигатой улуси — Чингизхоннинг учинчи ўғли Чигатойхонга берилган ҳудудлар. Шарқий Туркистон, Еттисув, Мовароуннаҳр ва Хоразмнинг шимолий қисми кирган бу улус маркази Или дарёси водийсидаги Олмалиқ шаҳри бўлган. Мовароуннаҳрни Хон ноиб Хўмад шаҳрдан туриб бошқарган. XIV аср бошларига келиб Чигатой улуси икки қисмга бўлиниб кетган. Кебекхон даврида Чигатой улуси пойтахти Мовароуннаҳрда, Қашқадарё воҳасида асос солинган Қарши шаҳрига кўчирилган.

нинг биринчи ярмида савдо карвонлари учун деярли фаолиятсиз бўлиб, бу йўллардан савдо карвонларидан ҳам кўра кўпроқ ҳарбий-сиёсий мақсадларда ва элчилик алоқаларида фойдаланилган. Чигатой улусида, хусусан, Мовароуннаҳрда фақатгина XIII асрнинг 60-70-йилларидан бошлаб шаҳарлар тикланиб, ҳунармандчилик ва савдо-сотик ишлари йўлга қўйила бошлади. Бу ўзгаришларда Чигатой улуси хонининг Мовароуннаҳрдаги ноиб Маъсудбек (1237-1272 йй) томонидан ўтказилган пул ислоҳоти, солиқларнинг тартибга солиниши, ички ва ташқи иқтисодий алоқаларни тиклашга хизмат қилган бошқа иқтисодий тадбирлар катта ўрин тутган эди<sup>159</sup>.

Бу даврда ҳам Марказий Осиё ҳудуди орқали ўтган алоқа-савдо йўллари фаолияти марказий ҳокимият назоратида бўлиб, бир кунлик йўл масофасида махсус бекатлар — ёмлар барпо этилади. Савдо йўллари бўйлаб ҳаракатланаётган элчилик миссиялари, давлат хизматчилари ва махсус савдо карвонлари Буюк хон буйруғи билан ҳар бир бекатда (ёмда) етарли озиқ-овқат, отлар, махсус қўриқчилар ва бошқа керакли анжомлар билан таъминланган бўлиб, почта-алоқа хизматлари учун зарур харажатларни қоплаш карвон йўллари бўйида жойлашган шаҳар ва қишлоқлар аҳолиси зиммасига юкланган эди. (Марко Поло. 2005, с. 169-174). Бу Евроосиёнинг улкан ҳудудини ўз ичига олган мўғуллар империясида почта-алоқа хизмати фаолиятининг ўзига хос жиҳатларидан далолат беради.

Бу даврдаги алоқа-савдо йўлларининг асосий йўналишлари, ёрдамчи тармоқлари ва мавзуимизга тааллуқли бошқа кўпгина муҳим масалаларни Европа мамлакатлари ҳукмдорлари томонидан мўғуллар салтанати пойтахти Қорақурумга ва Пекинга жўнатилган элчилик миссиялари босиб ўтган йўналишлар орқали ҳам кўриш мумкин. Маъ-

<sup>159</sup> Шу билан бирга Чигатой улусининг кўпгина шаҳарлари (масалан, Қашқар, Сирдарёнинг қуйи оқимидаги Ҳанд, Барчилинбекент ва бошқалар) XIII асрнинг 70-80 йилларида ҳам вайрон ҳолда бўлмағлиги маълумларда акс этган. (Бу ҳақда даранг: Джамал ал-Қарши., 2005, с. 128, 141, 146).

лумки, Осиё қитъасининг шимоли-шарқий ҳудудларида мўғуллар ҳукмронлиги ўрнатилган бу даврда Яқин Шарқда ва Ўрта Ер денгизининг шарқий қисмида салиб юришлари даврида ташкил топган кичик христиан давлатлари ҳам, уларга ҳомийлик қилувчи Рим папаси ва Ғарбий Европа католик қироллари ҳам салжуқий турклар ва Миср мамлуклари томонидан қаттиқ сиқувга олинган эди. Шу сабабли ҳам христиан давлатлари мусулмон ҳукмдорларига қарши курашда мўғуллар билан иттифоқ тузишга, улардан ёрдам олишга ҳаракат қилдилар. Шу мақсадда XIII аср ўрталарида Мўғулистондаги Буюк хон қароргоҳи бўлган Қорақурум шаҳрига Европадан - Рим папаси ва Европа давлатлари ҳукмдорлари номидан элчилар жўнатила бошланди. Бу элчилик миссиялари ҳисоботларида Ғарбий Европани Мўғулистон билан боғловчи йўллар ҳақида муҳим маълумотлар мавжуд ва уларга таяниб, Буюк ипак йўлининг асосий тармоқлари тўғрисида анча кенг тасаввурга эга бўлишимиз мумкин.

Рим папаси Иннокентий IV нинг 1245 йилда Буюк ипак йўлининг жанубий тармоғи бўйлаб мўғуллар империяси пойтахти Қорақурумга жўнатган элчилари (Доминикан ордени монахлари) Сурия, Ироқ, Эрон орқали Хоразмгача етиб келдилар холос. Шундан кейин Европа қироллари ва Рим папалари томонидан Қорақурумга жўнатилган элчилик миссиялари, асосан, Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи бўйлаб ҳаракат қилишганлигини кўрамыз. Хусусан, Рим папаси Иннокентий IV нинг Плато Карпини бошчилигидаги элчилари 1245 йилда Франциянинг Леон шаҳридан Альп тоғлари ва Марказий Европа ҳудуди орқали ўтиб, Олтин Ўрда давлатининг пойтахти Сарой Беркага, бу ердан Ботухоннинг махсус кўриқчилари кузатувида қуйи Волгабўйи, Ёйиқ (Урал) дарёсининг қуйи оқими — Алакколь кўли — Улюнғур кўли водийси, яъни Қозоғистон даштлари ва Шарқий Туркистон орқали Қорақурумга етиб келишган (Магидович И., 1990, с. 12-13).



Сарой Беркадан Қорақурумгача бўлган йўлни 3 ярим ой давомида босиб ўтган Пано Карпини бошчилигидаги элчилар 1247 йилда шимолий йўл бўйлаб яна Франциянинг Леон шахрига қайтиб келишади. 2 йилдан кўпроқ вақтга чўзилган бу саёҳат тафсилотлари Пано Карпинининг ҳисобот асарида акс этган бўлиб (Пано Карпини., 1911), у туфайли европаликлар Буюк ипак йўлининг Марказий Осиё орқали Хитойга олиб борувчи йўналишлари, бу ҳудудда яшовчи халқлар, уларнинг савдо-сотик ва ҳунармандчилик анъаналари, маданий ҳаёти ҳақида кўпгина маълумотларга эга бўлдилар.

Франция қироли Людовик IX томонидан Қорақурумга 1249 йилда францискан ордени монахи Андре Люнжюме жўнагилади. Бу қиролнинг яна бир элчиси фламандиялик Гильон Рубрук (Виллем Рейсбрук) 1253 йилда Константинополдан Қора денгиз орқали Салдайо (ҳозирги Қримнинг жанубидаги Судак) портидан Сарой Беркага, бу ердан Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи бўйлаб Орол денгизининг шимолидаги даштлар ва Еттисув ҳамда Қора Иртиш водийсидаги Жунғор дарвозаси орқали Қорақурумга етиб боради. Бу элчи 1255 йилда орқага қайтиб, 1256 йилнинг ёзида ўз мамлакатига қайтиб келади (Вильгельм Рубрук, 1911).

XIII асрда Европадан Осиёга саёҳат қилган ва ўз савдо таассуротларида Буюк ипак йўли йўналишлари ҳамда мазкур ҳудудлардаги аҳоли турмуши, маданияти ҳақида муҳим маълумотлар қолдирган кишилар ичида венециялик савдогар ва сайёҳ Марко Поло алоҳида эътиборга лойиқдир. Маълумки, унинг «Дунёнинг ажойиботлари ҳақида китоб» асари 1298 йилда Генуя шаҳар қамоқхонасида ёзилган бўлиб, уни Марко Полонинг хотираларига таяниб, тутқунликдаги ҳамхонаси пизанлик Рустичана эски француз тилида ёзиб беради<sup>131</sup>.

<sup>131</sup> Мутахассислар Марко Поло китобининг бошқа нусхалари ҳам борлигини, лекин улар бир-бирдан катта фарқ қилмаслигини таъкидлаб ўтишади. Бу китобда Хитойга қилинган иккита саёҳат: 1254-1269 йилларда Марконинг отаси (Николо Поло) ва амакиси (Меффео Поло)нинг Хитойга саёҳати ва 1271-1295 йилларда Марко Полонинг улар билан биргаликдаги саёҳати таассуротлари акс этган. (Бу ҳақда қarang: Магидович И., 1990, с. 3-37; Яковлев Л., 2005, с. 8-9).

Ака-ука Пололар (Марко Полонинг отаси ва амакиси)-нинг биринчи саёҳати (1254-1269 йй.) Буюк ипак йўлининг минтақамиз орқали ўтган йўналишлари бўйлаб амалга оширилган. Бу саёҳат Венециядан Константинопол орқали Қора денгиздаги Судак портига, бу ердан Волганинг ўрта оқимидаги Беркахон қароргоҳи (Сарой Берка)га етиб келишдан бошланади. Бу ерда улар махсус рухсатномага эга бўлиб, Олтин Ўрда ерлари бўйлаб Каспийорти даштлари ва Устюрт саҳроси орқали Хоразм воҳасининг бош шаҳри Урганч (Кўҳна Урганч)га, бу ердан Амударё чап қирғоғи бўйлаб Амул кечуви ва Зарафшон дарёсининг қуйи оқимидан Бухорога етиб келишган. Бу шаҳардан улар Эрондаги элхонийлар давлати асосчиси Хулагухоннинг Буюк хон қароргоҳига бораётган элчиси билан бирга, Самарқанд — Ўтрор — Еттисув ва Тяньшань тоғининг шимолий ён бағри бўйлаб Ил дарёси водийсига келишади. Бу ердан, яъни Фарбий Туркистондан улар Шарқий Туркистонга (Синьцзянга) икки йўл орқали: 1) Или дарёсининг юқори оқими бўйлаб Кульжага ёки 2) Алаколь кўли (Балхаш кўлининг шарқидаги кўл) ёнидан Жунғор дарвозаси (Олатов ва Тарбағатойдаги Жунғор тизмалари оралиғи) орқали ўтишлари мумкин эди. Шарқий Туркистондан Пололар Шарқий Тяньшан тизмалари бўйлаб Хитойдан Марказий Осиёга ўтувчи Буюк ипак йўли бўйидаги муҳим шаҳар — Хамига, бу ердан жанубга — Сулэхэ дарёси водийсидаги Шачжоуга (ҳозирги Дуньхуан) келишади. Шачжоуда Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи Қашқардан келувчи жанубий йўл билан қўшилган. Сайёҳлар бу шаҳардан Ганчжоу орқали Буюк хон — Хитой императори Хубилай қароргоҳига — Хонбалиққа (Пекин) етиб боришади (Магидович И., 1990, с. 19-20; Марко Поло., 2005, с. 18-21).

Марко Полонинг (ўз отаси ва амакиси билан) саёҳати Буюк ипак йўлининг жанубий тармоғи бўйлаб, юқорида биз кўриб чиққан йўналишдан биров фарқ қилган йўналишда амалга оширилади. Шимолий Фаластиндаги Акка шаҳридан Кичик Осиё — Ироқ — Эрон худуди орқали

Шимолий Афғонистонга келган сайёҳлар Балхдан Помир тоғи довоилари орқали Қашқарга келишади. Бу саёҳат Балх — Тоғли Бадахшон — Вахон йўлаги (Помир тоғининг жанубий ёнбағри) — Қашқар (юқори Торим ҳавзасидаги дарёлар бўйидаги воҳа) йўналишида бўлган. Бу ердан Такламакон саҳросини жанубдан айланиб ўтиб (Хўтан, Керри, Черчен воҳалари орқали), Сулэхэ дарёси водийсидаги Шачжоу воҳасига, бу ердан эса Хонбалиққа олиб боровчи йўл бўйлаб ҳаракат қилишган (Марко Поло., 2005, с. 72-97). Шундай қилиб Марко Полонинг китобида Европани Хитой билан боғловчи алоқа-савдо йўллари йўналиши яхши акс эттирилган бўлиб, улар ичида Ўрта Осиё, хусусан, Ўзбекистон шаҳарлари орқали ўтган йўл халқаро алоқаларда муҳим ўрин тутганлигини ҳам кўрамыз.

Европаликларнинг Марказий Осиёга ва Хитойга саёҳати XIV асрда ҳам давом этди. Хусусан, венециялик сайёҳ Франческо Печолаттининг Марказий Осиёга саёҳати (1348-1355 й.й.) Буюк ипак йўлининг шимолий йўналиши, яъни бу даврда минтақамиздаги муҳим аҳамиятга эга савдо йўллари бўйлаб амалга оширилганлигини кўришимиз мумкин. Ў Константинополдан Азов - Доннинг қуйи оқимидаги Қипчоқлар кўрғони - Астрахан (25 кун) - Каспий денгизи бўйлаб (8 кун) - Урал дарёси қуйи оқими - Кичик Сарой (ҳозирги Гурьев обл. Саройжик қишлоғи) йўналишида Урганчга (Кўхна Урганчга. Ў.М.) 2 та туя қўшилган аравада 20 кунда етиб келади (Мавлонов Ў., 2003, 138-142-бетлар).

Венециялик сайёҳ Франческо Печолаттининг кейинги саёҳати йўналиши Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи орқали ўтганлигини кўрамыз. Кўхна Урганчдан Амударё кечуви орқали Сирдарёнинг қуйи оқимига чиқилган ва дарё оқими бўйлаб Ўтрор яқинидаги кечувга (аравада 40 кун, қудуқлар мавжуд бўлган чўл орқали) ва бу шаҳарга ўтилган. Бу ердан саёҳатчилар Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғи бўйлаб Олмаликдан (Қулжа — Чигатой улуси хонларининг Олмаота тоғлари этагидаги қароргоҳи) Тяньшань тоғ довои орқали Кассойга (Ханчжоу), бу ердан — Хуанхе дарёси бўйлаб (қайиқда 30 кун) Хонбалиққа (Пекин)

боради. Бу сайёҳ босиб ўтган йўналишни, яъни Қора денгиз шимолидан Хонбалиққача бўлган йўлни йўловчилар одатда, 270-275 кунда босиб ўтишган (Су Бихай., 2001, 262-бет; Мавлонов Ў., Маҳкамова Д. 2004, 94-бет).

Кўриб ўтганимиздек, бу саёҳат давомида отлардан, туя қўшилган аравалардан ва сув йўлидан фойдаланилган бўлиб, бу маълумотлар ўрта асрлардаги улов-транспорт воситалари ҳақидаги билимларимизни ҳам анча кенгайтиради.

Муғуллар ҳукмронлиги даврида Хоразм воҳасининг Олтин Ўрда шаҳарлари билан алоқалари янада фаоллашди. Хоразмда Азақда зарб этилган тангалар (XIV аср) учраши (Манылов Ю.П., Юсупов Н., 1982, с. 180), Хоразм кулолчилигига хос тавирлар (ўрдақ, “товус кўзи”) туширилган сопол плиталарнинг Олтин Ўрда шаҳарларидан топилиши (Қдырниязов М.Ш., 1984, с. 93-95) шундан далилат беради.

Марказий Устюртда С.П.Толстев томонидан Урал дарёси қуйи оқимидан Урганчга ўтган йўл бўйида жойлашган карвонсаройлар топилган. Бир-биридан бир кунлик йўл масофасида жойлашган, кудуқларга, сардобаларга ва чўл ҳудудида ҳаракат қилаётганлар учун керакли бошқа тегишли инфратузилмаларга эга бу карвонсаройларда X-XIV асрлар давомида савдо карвонларига ва йўловчиларга хизмат қилиш яхши йўлга қўйилган. Улар ичида Белеули (2 қаватли), Қўшбулоқ каби карвонсаройлар яхши ўрганиб чиқилган (Мамбетуллаев М., 2006, с. 22-23).

Марказий Осиё ҳудудидаги алоқа-савдо йўллари ҳақида машҳур сайёҳ Ибн Баттута саёҳати акс эттирилган асар ҳам муҳим маълумотлар беради. Хусусан, Олтин Ўрда давлати пойтахти Сарой Беркадан минтақамизга саёҳат қилган Ибн Баттута қуйидаги йўналишда ҳаракат қилганлигини кўра-миз: Сарой Берка — Саройжиқ — Урал дарёси қуйи оқими — Хоразм пойтахти Кўҳна Урганч — Кат — Бухоро — Қарши — Термиз — Балх — Ҳиндистон (Ибрагимов Н., 1988).

Гарчи Чингизхон ва унинг ворислари даврида Евроосиёнинг катта ҳудудларини ўз ичига олган улкан империя-

нинг барпо этилиши алоқа-коммуникация тизими ривожига катта ёрдам берган, Буюк ипак йўли бўйлаб халқаро ва минтақалараро алоқалар ривожланган бўлса-да, Чингизхон истилоси Марказий Осиёда ва унга қўшни ҳудудларда мисли кўрилмаган иқтисодий ва экологик инқирозни келтириб чиқарганлигини ҳам қайд этиш лозим. Шаҳар ва қишлоқларнинг вайрон бўлиши, иқтисодий тушкунлик, минг-минглаб кишиларнинг қириб ташланиши турли юқумли касалликларнинг авж олишига ҳам сабаб бўлди. Манбаларнинг далолат беришича, XIV асрнинг 30-40-йилларида Хитойдан бошланган қора ўлат касаллиги Буюк ипак йўли тармоқлари бўйлаб ҳатто Европагача етиб боради. Натижада, улкан Евроосиё минтақасининг шаҳар ва қишлоқларида савдо ва умуман, ҳар қандай алоқалар узоқ йиллар тўхтаб қолади (Уэзерфорд Дж., 2006, с. 430-440, 446).

**Амир Темур ва темурийлар даври савдо йўллари.** Марказий Осиё, хусусан, ҳозирги Ўзбекистон ҳудуди Амир Темур ва темурийлар даврида халқаро савдо ва маданий алоқаларда муҳим ўрин тутганлиги маълум. Амир Темур Мовароуннаҳрда ҳокимиятни ўз қўлига олгач, марказлашган ҳокимият тузишга, халқаро карвон йўллари хавфсизлигини тўлиқ таъминлашга эришди. Шу туфайли ҳам XIV асрнинг 70-йилларидан бошлаб Буюк ипак йўлининг Мовароуннаҳр орқали ўтган марказий тармоғи шимолий йўналишига қараганда халқаро иқтисодий-маданий алоқаларда муҳим ўрин тута бошлади. Мовароуннаҳр бўйлаб халқаро савдо карвонлари ҳаракатининг қайтадан жонланиши шаҳарлар тараққиётига, иқтисодий-маданий алоқаларнинг юксалишига олиб келди (Агзамова Г.А., 1996, 154-164-бетлар).

Бу даврда мамлакат пойтахти Самарқандни Мовароуннаҳр ва Хуросоннинг йирик шаҳарлари билан боғловчи йўллар минтақадаги ички савдо йўллари тизимининг бош бўғинини ташкил этарди. Карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш соҳасида олиб борилган тадбирлар, кўплаб йўлбўйи иншоотлари (карвонсаройлар, сардобалар, кўприклар ва бошқалар) барпо этилиши, ички ва ташқи

савдони ривожлантиришнинг давлат сиёсати даражасига кўтарилгани Амир Темур давлати ижтимоий-иқтисодий сиёсатининг асосий йўналишларидан эди.

Амир Темур ва темурийлар даврида муҳим ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга йўналишларга Хуросондаги темурийлар давлати пойтахти Ҳиротни Мовароуннаҳрнинг йирик шаҳарлари билан боғловчи алоқа йўлларини ҳам киритиш мумкин. Улар ичида Ҳиротдан Марв орқали Бухоро ва Урганчга ҳамда Балх орқали Самарқандга олиб келувчи йўллар минтақанинг ички ва ташқи иқтисодий-маданий ва сиёсий ҳаётида қатта ўрин тутарди.

XV асрда темурийлар давлатининг амалда иккита пойтахти бўлиб қолган Самарқанд ва Ҳирот шаҳарларини салтанатнинг шимолий қисмлари, хусусан, Хоразм воҳаси билан боғловчи йўллар ҳам бу даврда қатта аҳамиятга эга бўлган. Темурий ҳукмдорларнинг Олтин Ўрда билан бўлган алоқаларида асосий транзит ҳудуд ҳисобланган Хоразмнинг бош шаҳри Урганчдан Ҳиротга асосан Мурғоб воҳаси орқали ўтилган. Урганч ва Хоразмнинг бошқа шаҳарларидан жанубга кетган йўл Марв шаҳрида туташган. Марвдан Ҳиротга олиб борадиган йўл Мурғоб дарёсининг чап соҳили бўйлаб ўтиб, Мурғоб ва Кушка дарёлари қўшилган жойда ўннга бурилган ва Кушка дарёсининг чап қирғоғи бўйлаб давом этиб Кушкага олиб чиққан. Бу ердан Работи Санги Поин ва Работ кўтали орқали Ҳиротга борилган /

Ҳиротдан Самарқандга олиб келган йўлларнинг биринчи қисми Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувлар орқали ўтарди. Хусусан, темурийлар даврида Хуросоннинг бош шаҳри бўлган Ҳирот Сабзак кўтали — Қалъаи-Нов — Мурғоб — Маймана — Андхой — Келиф йўналиши орқали Мовароуннаҳр шаҳарлари билан боғланган. Ҳиротдан келувчи йўл Андхойда тармоқланиб, бир йўналиши Шибирғон, Балх, Хайробод орқали Термизга ҳам олиб чиққан<sup>152</sup>.

Келиф кечувидан ҳамда Термиздан Самарқандга ўтувчи йўл Қашқадарё воҳасидаги Кеш (Шаҳрисабз) ёки

<sup>152</sup> Ҳозирга пайта Термиздан Хайробод — Мозори Шариф — Балх — Акча орқали Шибирғонга ва Афғонистон шимолидаги бошқа шаҳарларга олиб борувчи автомобиль йўли мавжуд.

Қарши<sup>153</sup> шаҳарлари орқали ўтарди. Ҳиндистон ва Афғонистондан Келиф кечуви орқали келган йўллар Мовароуннахрнинг марказий шаҳарларига, асосан, Қарши орқали ўтган. Ҳофизи Аbru Нахшаб (Қарши) шаҳрининг текисликда жойлашганлиги, бу қадимий шаҳар орқали Бухородан Самарқандга йўл ўтиши ҳақида маълумот беради (Бўриев О., 1997, 85-бет). Самарқанддан Кеш орқали Сурхон воҳасига ва Ҳиндистонга ўтувчи йўналиш ҳам бу даврда фаол фойдаланилган йўллардан эди. Хусусан, Шарофуддин Али Ўзидийнинг маълумот беришича, Амир Темур Самарқанддан Ҳиндистонга юриши даврида Самарқанддан 7 йағоч масофада, Кеш йўлида жойлашган тоғда бир боғ ва қаср барпо қилдирган ва унга “Тахти Қароча” деб ном берган эди (Шарофуддин Али Ўзидий, 1997, 191-бет).

Амир Темур ва темурийлар даврида Европа ва Осиёнинг кўпгина давлатлари билан халқаро алоқалар олиб борилди. Хусусан, пойтахт Самарқандни жанубда Ҳиндистон, Хуросон, Эрон, Ироқ, Миср, шимоли-ғарбда Олтин Ўрда шаҳарлари, шарқда Шарқий Туркистон ва Хитой билан боғловчи муҳим халқаро йўллар алоҳида аҳамиятга эга эди. Таъбир жоиз бўлса, «Амир Темур даврида барча йўллар Самарқандга олиб борар эди».

Бу даврда кўп минг йиллик Ўрта Осиё — Ҳиндистон алоқалари давом эттирилди. Ҳиндистондан 1411-1416 ва 1421 йилларда Шохрух саройига элчилар келгани, 1422 йилда Абдуразоқ Самарқандий бошлиқ элчилар денгиз йўли орқали, яъни Ҳирот — Кирмон — Хўрмуз порти — Каликут йўналишида Жанубий Ҳиндистонга боргани манбалардан маълум (Ўринбоев А., 1960; Ҳасанов Ҳ., 1981, 162-165-бетлар). Форс кўрфазида жойлашган Хўрмуз порти Амир Темур ва темурийлар давлатидан Ҳиндистонга боровчи сув йўли бошланадиган муҳим бандаргоҳ сифа-

<sup>153</sup> Мўғуллар истилоси даврида Қашқадарёнинг қуйи оқимдаги Насаф шаҳри вайронга айланган, бу ҳудудда бир аср давомида шаҳарсозлик маданияти инкирозга учрайди. Кебекхон Чигатой улусини бошқарган даврда (1318-1326 й.й.) Насафдан яқин фарсах узоқликда ўзига дароргоҳ (сарой) барпо этиб, унинг атрофида Қарши шаҳри пайдо бўлди. Амир Темур ва темурийлар ҳамда кейинги даврларда ҳам бу шаҳарга нисбатан Қарши номи билан бирга «Насаф» ёки «Нахшаб» атамалари ишлатилиб келинган. (Бу ҳақда қarang: Заҳриддин Муҳаммад Бобур., 1989, 47-бет; Маҳмуд ибн Валӣ., 1977, с. 79).

тида қатта аҳамиятга эга бўлганини бу даврга оид Европа манбалари ҳам тасдиқлайди (Шильтбергер И., 1997, с. 57).

Ёзма манбаларда, хусусан, машҳур “Бобурнома” аса-рида Ҳиндистондан Кобул ва Қандаҳор орқали Ўрта Осиё-га ўтувчи тоғ доvonлари ҳақида ҳам маълумотлар келти-рилади. Унга кўра Қашқар, Фарғона, Туркистон, Самар-қанд, Бухоро, Балх, Ҳисор ва Бадахшондан Кобулга Ҳин-дикуш тоғларидаги 7 та кўтал (довон, тоғ йўли. —Ў.М.) ор-қали ўтилган. Ҳиндистондан Кобулга Хайбар тоғлари орқа-ли 4 та йўл (довон) мавжуд бўлиб, Кобул ва Қандаҳор ора-лигидаги Хуросон йўлида тоғ доvonлари мавжуд бўлмаган (Захириддин Муҳаммад Бобур., 1989, 117-118-бетлар).

Амир Темур ва темурийлар даврида Хитой билан ҳам алоқалар анча фаол бўлганлигини айтиб ўтиш лозим. Маъ-лумки, 1368 йилда Хитойда мўғулларнинг Юань сулоласи тугатилиб, маҳаллий Мин сулоласи ҳокимият тепасига келди. Мин империяси (1368-1644)нинг Хитой шимолини мўғуллар ҳужумларидан ишончли ҳимоя қилиш, чегара-ларни мустаҳкамлашга интилиб олиб борган сиёсати ва бу билан боғлиқ ҳарбий-сиёсий тадбирлар туфайли Ўрта Осиё — Хитой муносабатларида ҳам маълум муддат узи-лишлар юз берди. Амир Темур 1389 йилда Мўғулистонга юриш қилиб бу ерни бўйсундиради ва Мовароуннаҳрга Мўғулистон томонидан бўладиган хавфни бартараф қила-ди. Шундан кейин Мўғулистон ва Шарқий Туркистон ор-қали ўтувчи карвон йўли хавфсизлигини таъминлаш, Хи-той билан савдо-элчилик алоқаларини тиклаш имконияти пайдо бўлди. XIV асрга оид Хитой манбаси бўлган “Мин шу ли”да бу ҳақда муҳим маълумотлар мавжуд. Хусусан, 1389-1398 йилда Амир Темур номидан Хитойга 9 марта элчилар келганлиги, Хитойдан ҳам 1395 йилда Фу Ан бош-чилигида Самарқандга элчилар юборилганлиги қайд этил-ган (Буриев О., Калганов А., 1990, с. 106-116).

Шоҳрух Мирзо ҳукмронлиги даврида ҳам Хитой би-лан алоқалар давом этди. Бу давр ёзма манбаларида 1409 ва 1420 йилларда Ҳиротга Хитой элчилари келгани, ўз навбатида, темурий ҳукмдорлар ҳам Хитойга бир неча марта ўз элчиларини юборгани маълум. Бу маълумотлар-



ни таҳлил қилсак, минтақамизни Хитой билан боғловчи Буюк ипак йўлининг муҳим тармоғи бўлган савдо йўллари, асосан, Мовароуннаҳрнинг марказидан Фарғона ва Етгисув орқали Шарқий Туркистонга, бу ердаги савдо шаҳарлари орқали Хитой пойтахти Пекинга олиб борганини кўрамиз. Бу муҳим савдо йўли йўналишлари 1419-1422 йилларда Шохрух Мирзонинг Шодихожа бошчилигида Хитойга юборган элчилик миссияси аъзоси Ғиёсиддин Наққош ёзиб қолдирган кундаликда батафсил таърифланган<sup>154</sup>. Бу асарда келтирилган маълумотларга кўра элчилар Хиротни Ўрта Осиё орқали Хитой билан боғловчи карвон йўлида қуйидаги йўналишда ҳаракат қилганлар: Хирот — Балх — Келиф кечуви — Самарқанд — Сайрам — Ашпара (бу шаҳар кўрғони Амир Темур томонидан барпо этилган) — Мўғул эли (Билғуту — Қўнғир суви — Юлдуз яйлови) — Турфон — Қорахожа — Сўфиота қишлоғи — Кумул — Қоровул — Сукжу — Камжу — Пинлон — Хонбалиқ (Пекин)<sup>155</sup>.

Манбаларда Мовароуннаҳр ва Хуросон шаҳарларидан Шарқий Туркистон ва Хитой пойтахтигача бўлган йўлни карвонлар босиб ўтадиган муддат ҳақидаги маълумотлар борлиги ҳам эътиборга лойиқдир. Хусусан, XV асрда Хиротдан Хитой чегараларигача бўлган йўлни тинчлик даврида карвонлар 9 ойда (Мукминова Р.Г., 1990, с.119), бу йўналишнинг муҳим таркибий қисми бўлган Шош воҳасидан Турфонгача бўлган масофани 3 ойда босиб ўтишгани (Мирза Муҳаммад Ҳайдар, 1996, с. 367) маълум.

Темурийлар даврида Европа мамлакатлари — Франция, Англия, Испания ва бошқа мамлакатлар билан ҳам дипломатик алоқалар ўрнатилганлиги маълум. Хусусан, Ўрта Ер денгизидан Ироқ — Эрон — Хуросон орқали 1402-1404 йилларда Самарқандга ташриф буюрган Испан элчи-

<sup>154</sup> Бу сафарнома тўлалигича сақланиб қолмаган. Унинг асосий қисми бизгача Хофиз Абру («Зубдат ат-таворих») ва Абдураззоқ Самарқандий асарлари орқали етиб келган.

<sup>155</sup> Хитойдан Хиротга қайтишда элчилар юқоридаги йўналишдан биров бошқа йўл орқали ҳаракат қилганлар. Хусусан, элчиларнинг бир қисми Қашқардан Самарқандга Андижон доғони ва Фарғона орқали, қолганлари Помир тоғ доғони орқали Қоратегин ва Бадахшон йўналишидан кетганлар. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Ўриябобев А., Бўриев О., 1991; Бўриев О., 1997, 126-133-беглар).

си Руи Ганзалес де Клавихонинг расмий ташрифи йўналишига назар ташлаб, Хуросондан Термиз — Дарбанд — Темир Дарвоза — Окробот — Кеш орқали Самарқандга келган савдо йўллари фаолияти ҳақида маълумот олиш мумкин (Клавихо Руи Гансалес, 1990; 1992, с. 299-300).

Амир Темур ва темурийлар даврида Олтин Ўрда шаҳарлари билан алоқалар мавжуд бўлиб, улар икки йўналишда; Хоразм воҳаси ёки Жанубий Қозоғистондаги шаҳарлар (Туркистон, Сайрам) орқали амалга оширилган. Бу билан Ўрта Осиё халқларининг Шарқий Европа халқлари билан бўлган қадимий алоқалари яна жонланди. XIV асрга оид рус йилномаларида Қуйи Новгород шаҳрида яшовчи бухоролик ва хоразмлик савдогарлар ҳақида маълумотлар мавжуд (Жуковский С.В., 1915, с. 12). XV асрдан бошлаб, Москва князлигининг мавқеи кучая бошлагач, Русь князлари темурий хукмдорлар билан элчилик муносабатлари ўрнатишга интила бошлайди. Тарихчи Абдураззоқ Самарқандий (XV аср) Хирот хукмдори Абусаид Мирзо ҳузурига 1464 йилда рус подшоси Иван III элчилари келганлиги тўғрисида ёзиб қолдирган бўлса, 1490 йилда Москвага Султон Ҳусайн Бойқаро элчилари борганлиги маълум (Семенов А.А., 1953, с. 7, 18).

Шу тариқа, Амир Темур ва темурийлар даври Марказий Осиёнинг ички ва ҳалқаро алоқалари ривожига муҳим давр бўлди. Бу даврда Буюк ипак йўлининг Олтин Ўрда давлати таркибида бўлган Дашғи Қилчоқ ерлари орқали ўтган шимолий йўналишлари ўз аҳамиятини йўқота борди, Мовароуннаҳр ва Хуросон шаҳарлари эса Буюк ипак йўлининг марказий йўналишлари бўйлаб халқаро иқтисодий-маданий алоқаларда катта роль ўйнай бошлади.

Ривожланган ўрта асрлар Буюк ипак йўли фаолиятининг сўнгги ва юксалган даври ҳисобланади. Ўз фаолияти давомида бир неча тарихий босқичларни босиб ўтган бу трансминтақавий алоқа йўлининг қадимги давр ва ўрта асрлардаги асосий йўналишлари ва ёрдамчи тармоқларининг ривожланиш динамикасига хос хусусиятларни қуйидаги жадвалда ушбу бўлимга хулоса сифатида келтириб ўтамиз.

№	Давр номи ва хронология- си	Буюк ипак йўлининг асосий йўналишлари
1	Мил. авв. II - мил. IV асрлар.	Бу даврда БИЙнинг дастлабки йўналишлари ташкил топди. Хусусан, Хитой ва Ўрта Осиё ўртасидаги доимий иқтисодий-маданий алоқаларга хизмат қилувчи асосий йўлларнинг жанубий (Дуньхуан (Хитой) - Лобнор кўли - Такламакон саҳроси - Вахон коридори (Помир) - Тохаристон - Эрон - Ўрта Ер денгизи) ва марказий тармоқлари (Дуньхуан - Турфон - Қашқар - Фарғона водийси - Устуршона - Самарқанд - Бухоро - Марв - Эрон - Ўрта Ер денгизи) ўзлаштирилди.
2	Илк ўрта асрлар (V- VIII асрлар) даври.	Бу даврда БИЙнинг тармоқлари янада кенгайди. Хусусан, Марказий Осиё миятақасида юз берган ижтимоий-сиёсий ўзгаришлар натижасида БИЙнинг Шимолий тармоғи (Хитой - Етгисув - Жанубий Козогистон - Шимолий Кавказ - Қора денгиз бўйи - Византия - Ўрта Ер денгизи) фаолияти бошланди. Буюк ипак йўли бўйлаб почта хизмати йўлга қўйилди.
3	IX-XIII аср бошлари	Буюк ипак йўлининг асосий тармоқлари фаолияти янада ривожланди. Қашқардан Бағдодгача бўлган карвон йўлида хизмат кўрсатиш тизими янада такомиллашди, кўплаб йўлбўйи иншоотлари барпо этилди, савдо-сотик билан боғлиқ инфратузилмалар ташкил топди. Халқаро савдо алоқаларида чек билан савдо қилиш тартиблари жорий этилди.
4	XIII-XIV асрнинг 1- ярми	Чингизхон ёа унинг ворислари даврида Буюк ипак йўлининг фаолияти инқирозга учради. Савдо йўллари, асосан, ҳарбий-сиёсий мақсадларда фойдаланилди. Шу билан боғлиқ равишда карвон йўлларида махсус бекатлар - ёмлар барпо этилди. Буюк ипак йўлининг шимолий тармоғининг аҳамияти ошди.
5	Амир Темур ва теуурий- лар даври	Бу давр Буюк ипак йўли фаолиятининг сўнгги ва ривожланган босқичи бўлди. Савдо йўлларида хавфсизликнинг таъминланиши, савдо-сотикнинг давлат томонидан рағбатлантирилиши, шаҳарларнинг савдо марказлари сифатидаги аҳамияти ошиши ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқлар ривожига олиб келди. Халқаро алоқаларнинг янги йўналишлари шаклланди ва ривожланди. Буюк ипак йўлининг мамлакатимиз ҳудуди орқали ўтган марказий йўналишлари фаолияти ривожланди.

### **3.3. XVI-XIX асрларда савдо йўллари ва иқтисодий-маданий алоқалар йўналишлари**

XV аср сўнгида буюк жўғрофий кашфиётлар, халқаро денгиз йўлларининг очилиши туфайли Европа ва Осиёнинг кўпгина мамлакатлари ҳаётида, халқаро алоқалар ва савдо йўллари тизимида кескин ўзгаришлар рўй бера бошлади. Усмонли туркларнинг XV-XVI асрлардаги истилолари ҳам Ғарбий Европа халқлари билан Марказий Осиё ўртасида мавжуд азалий алоқа йўллари йўналишларининг ўзгаришига олиб келди. Натижада, Хитойдан бошланиб, Ўрта Осиё орқали Ўрта Ер денгизи қирғоқларига чўзилган Буюк ипак йўли бўйлаб амалга оширилган савдо алоқалари XVI асрдан бошлаб ўз аҳамиятини бироз йўқота бошлади. Бу, биринчи галда, буюк географик кашфиётлар туфайли Ғарбий Европадан Хитой ва Ҳиндистонга олиб келувчи денгиз йўлларининг очилиши ва изчил фойдалана бошланиши билан боғлиқ эди. Бундан ташқари, Марказий Осиёда бу даврда бошланган ўзаро сулолавий низолар марказий давлат ҳокимиятининг заифлашишига, карвон йўллари хавфсизлигининг тўлиқ таъминланмаганлигига олиб келди. Бу ва бошқа сабаблар туфайли асрлар мобайнида Хитойни Ғарб дунёси билан боғлаган Буюк ипак йўли фаолиятида турғунлик ва инқироз даври бошланди. Натижада, Ўрта Осиёнинг Эрон, Туркия, Ҳиндистон ва Хитой каби мамлакатлар билан анъанавий алоқалари давом этган бўлса-да, унинг халқаро алоқалари йўналишида ўзгаришлар юз берди. Хусусан, айнан шу даврдан бошлаб Москва князлиги билан сиёсий, иқтисодий ва маданий алоқалар ўрнатила бошланди.

Буюк ипак йўли фаолиятининг тўхтаб қолиши ички савдо йўллари ривожига ўта салбий таъсир кўрсатмади. Ҳатто баъзи ҳолларда бу соҳада айрим ютуқлар ҳам қўлга киритилди. Бу давр савдо йўлларини Марказий Осиёнинг йирик сиёсий маркази бўлган Бухоро шаҳрини қўшни шаҳарлар ва мамлакатлар билан боғловчи карвон йўлларини кўриб чиқишдан бошлаш мақсадга мувофиқдир. Бу

йўллар ичида Бухоро — Балх — Қарши карвон йўли катта сиёсий ва иқтисодий аҳамиятга эга бўлган.

Бухородан Қарши орқали Амударёнинг ўрта оқимидаги Керки ва Келиф кечувларига олиб борувчи йўлда XVI асрнинг иккинчи ярмида шайбоний Абдуллахон II томонидан бир қанча карвонсаройлар, сардобалар ва работлар қурилган эди. Бу йўлбўйи иншоотлари ушбу транзит савдо йўли йўналишларини аниқлаштиришда қатта ўрин тутди<sup>186</sup>. Ёзма манбалардаги маълумотлардан маълумки, Бухоро ва Қарши шаҳарларини боғловчи савдо йўли қуйидаги пунктлар — Қоровулбозор, Қўш сардоба, Бўзачи, Қақир, Хўжа Муборак, Косон орқали ўтган. Бухородан Қаршига қараб йўлга чиққан карвонлар тўхтаб дам оладиган биринчи йирик макон — Қоровулбозор бўлиб, бу ерда XVI асрнинг охирларида Абдуллахон II томонидан қурилган катта карвонсарой ва сардоба мавжуд эди. XX аср бошларида, аниқроғи, 1916 йилда бу ёдгорликлар ТКЛА (Туркестанский кружок любителей археологии) аъзоси И.А.Кастанье томонидан махсус ўрганиб чиқилиб, бу ердаги карвонсаройнинг тўла тарҳи чизилади (10-илова), тузилиши батафсил таърифлаб ўтилади (Кастанье И.В., 1917, с. 31-32). Карвонсарой сифатли пишиқ ғиштдан қурилганлиги, унинг деворларининг баъзи жойларида мрамар плиталар сақланиб қолганлигини ёзиб қолдирган И.А.Кастаньенинг маълумотлари XIX аср ёзма манбаларидаги маълумотларни тўлдирибгина қолмасдан, у чизиб қолдирган тарҳ бугунги кунда мутахассисларга Қоровулбозордаги мазкур карвонсарой тузилиши ҳақида аниқ фикр юритиш имконини берадиган ишончли манбадир. Афсуски, бу ажойиб бино бизнинг давримизгача сақланиб қолмаган. М.Е.Массон аниқлаган маълумотларга кўра, мазкур

<sup>186</sup> 1992-1993 йилларда ТошДУ археология кафедрасининг кичик бир гуруҳи таркибида, 2003-2005 йилларда Давлат гранти мавзуси бўйича карвон йўллари ва йўлбўйи иншоотларини ўрганиш юзасидан олиб борган илмий тадқиқотларимиз давомида ушбу йўналишдаги карвон йўли бўйида жойлашган йўлбўйи иншоотлари (карвонсаройлар, работлар ва сардобалар) ҳақида янги маълумотлар тўпладик. Уларни ёзма манбалардаги ва илмий адабиётлардаги тегишли маълумотлар билан қиёсий таққослаган ҳолда бу карвон йўли йўналишларини кўриб чиқиш мақсадга мувофиқдир.

иншоот XX асрнинг 30-йилларида, ўша пайтда тарихий ёдгорликларни қўриқлаш билан шуғулланадиган ташкилотнинг руҳсатисиз, хабар берилмасдан Қоровулбозор қорақўлчилик хўжалиги раҳбарияти томонидан бузиб ташланган (Массон М.Е., 1935, с. 26-27). Бизнинг бу ерга 1993 йилнинг баҳоридаги ташрифимиз даврида карвонсарой ўрни кичик тепаликлар шаклида сақланиб қолган бўлиб, жанубий томонида кириш жойи — дарвоза ўрнини фарқлаш мумкин эди. Бу ерда XVI-XIX асрга оид сирланган сопол идиш бўлаклари кўплаб учрайди. Карвонсарой ёнидаги сардоба (13-илова) ҳозиргача яхши сақланиб қолган. Маҳаллий аҳоли Гумбаз деб таърифловчи бу сардоба Абдуллахон II томонидан қурилганлиги кўплаб манбалардан маълум. Бу сардоба XVI-XIX асрлар давомида Қоровулбозор орқали ўтган савдо карвонлари, ҳарбий отрядлар, йўловчилар ва чўпонларни сув билан таъминлашга хизмат қилиб келган<sup>157</sup>.

Бухоро — Қарши савдо йўли бўйидаги Қоровулбозордан кейинги бекат XIX асрнинг 80-йилларидаёқ вайрон бўлиб кетган Қўш сардоба ҳисобланади (Массон М.Е., 1935, с. 28). Ундан кейинги бекат манбаларда Бўзачи деб аталадиган работ бўлиб, у ҳақда XIX-XX аср бошларига оид манбаларда муҳим маълумотлар мавжуд. Қоровулбозордан 16 верст узокликда жойлашган бу йўлбўйи иншооти работ ва сардобадан иборат (Кастанье И.В., 1917, с. 30). Бу работнинг тузилишига оид бир қатор маълумотларни И.Л.Яворский ёзиб қолдирган (Яворский И.Л., 1883, с. 311). Бизнинг 1993-1994 йиллардаги илмий экспедициямиз даврида бу ердаги сардоба (14-илова) ўрганиб чиқилиб, ҳовузи (d-13 м.) бутунлай кўмиб юборилганлиги, сардобанинг шимоли-ғарбий қисмида манбаларда акс этган работ қолдиқлари кичик тепалик шаклида сақланиб қолганлиги аниқланди.

Кейинги бекат манбаларда Қақир деб аталиб, бу ерда ҳам работ ва сардоба мавжуд бўлган. Работ XVII асрда Бухоро хони саройида дастурхончи мансабини эгаллаб тур-

<sup>157</sup> Қоровулбозордаги карвонсарой ва сардоба ҳақида яна қаранг: (Юсупова М., 2006, с. 13-17).

ган Зокирбий исмли киши маблагига (Яворский И.Л., 1883, с. 312), сардоба эса XIX асрнинг биринчи ярмида амир Насрулло томонидан қурилган (Арандаренко Г.А., 1883, с. 248). Бу икки иншоот ҳам бизнинг давримизгача сақланиб қолмаган, илмий тадқиқотларимиз даврида уларнинг харобалари Муборок туманининг чўл ҳудудида жойлашганлиги аниқланди.

Кейинги бекат Хўжа Муборақ манбаларида Бухоро – Қарши йўли ўртасида жойлашганлиги, йўловчилар бу ердаги кичкина бозор ва чойхонадан ўзларига ва уловларига керакли озиқ-овқатларни сотиб олиш имконига эга эканлиги қайд этилади (Мир Мухаммад Амин Бухорий, 1957, с. 87). Бу ерда карвонсарой ва кичик бозор мавжуд бўлиб, Бухородан келувчи карвон йўли шу ерда иккига ажралган. Йўлнинг бир тармоғи Майманак ва Косон қишлоқлари орқали Қаршига кетган бўлса, иккинчиси Бегичак (15-илова) ва Якка сардоба (16-илова) орқали Каспи кўрғонига олиб келган. Косон қишлоғи ҳақидаги маълумотлар X-XII асрлар (Бартольд В.В., 1963а, с. 197), XVI асрлар (Хофиз Таниш Бухорий., 1999, 157-бет) манбаларида ҳам учрайди. XVII асрга келиб Косон Насаф вилоятининг муҳим ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга кўрғонига айланади (Хўжа Самандар Термизий., 1997, 88-89-бетлар). XIX асрнинг биринчи ярмида йирик савдо маркази сифатида юксала бошлаган Косонда катта бозор бўлиши ва ҳатто Окс (Амударё) ортидаги туркманлар ҳам бу ерга савдо-сотик учун келиши хориж манбаларида қайд этилади (Борнс А., 1848, с. 375-376). Бу даврга тегишли рус манбаларида Косон ва Хўжа Муборақ оралиғида, Косондан 1 фарсах узоқликда Бузург (Бузрук) номи билан аталадиган сардоба ҳақида маълумот мавжуд (Ханьков Н., 1843, с. 110). М.Е.Массон бизнинг давримизгача етиб келмаган бу сардоба манбаларда қайд этилган Ащук сардоба эканлигини далиллайди (Массон М.Е., 1935, с. 27-28).

Сўнгги ўрта асрларда ҳам Каспидан Қаршига ёки Амударёнинг ўрта оқимидаги кечувларига кетувчи йўллардан фойдаланиш давом этди. Каспи яқинидаги Султон Мир-

хайдар меъморий мажмуаси ўрта асрларда Қуйи Қашқарёдаги муҳим зиёратгоҳлардан бўлиб (Маньковская Л.Ю., 1971, с.49-51; Абдурасулов Р.Р., Ремпель Л.И., 1962, с. 24), унинг яқинида XVI асрда барпо этилган сардоба (17-илова) (Массон М.Е., 1935, с. 29) зиёратчилар, маҳаллий аҳоли ва савдо карвонларини сув билан таъминлашда катта ўрин тутган. 2005 йилда бу ерда олиб борилган ер текислаш ишлари пайтида сардоба яқинида яна иккита сардоба очилганлиги<sup>158</sup> ҳам Каспи қўрғони орқали олдинги даврлардаги сингари сўнгги ўрта асрларда ҳам ички ва ташқи савдо алоқаларида муҳим ўрин тутган савдо йўллари фаолиятдан далолат беради. Олиб борилган сўров-тадқиқотларимиз даврида Каспи — Қарши йўлида ҳам сардоба қолдиқлари бўлганлигини аниқладик. Бу сардоба гумбази ўтган асрнинг ўрталаридан бошлаб бутунлай бузилиб кетади ва ҳозирги пайтда унинг фақат ҳовузи ўрнини аниқлаш мумкин.<sup>159</sup>

Ўрта Осиёдаги алоқа-коммуникация тизимининг муҳим босқичини ташкил қилган Бухоро — Қарши йўли ҳақида ёзиб қолдирган ҳиндистонлик сайёҳ Мир Иззатулло<sup>160</sup>

<sup>158</sup> 2006 йил август ойидаги махсус илмий сафаримиз даврида бу сардобаларни кўришга муваффақ бўлдик. Бу сардобаларнинг ҳозирча фақат устки қисмлари очилган. Сардобалар гумбази тепасидаги махсус тўйуқ орқали сардобалар ҳовузида сув борлигини кўриш мумкин. Шундан келиб чиқсак, бу ишхоналар усти гумбаз билан ёпилган қудуқлар бўлиши ҳам мумкин. Бу ишхоналар тўлиқ очилмаганлиги сабабли уларнинг меъморий қурилиш услуби ва барпо этилган даври ҳақида аниқ маълумот бериш қийин. Агар бу ердаги Абдуллаҳон II даврида барпо этилган сардобанинг жойлашшидан келиб чиқсак, янги очилган сардобалар (ёки усти гумбаз билан ёпилган қудуқлар) Амир Темур ва темурийлар даврида, ахтироқ ундан ҳам илгари (масалан, X-XII асрларда) барпо этилган бўлиши мумкин.

<sup>159</sup> Бу сардоба ҳақида маълумот берган Каспи тумани Новақат қишлоғида яшовчи ўқитувчи, мактаб директори Нормамат ака Ҳасановга миннатдорчилик билдирамиз.

<sup>160</sup> Мир Иззатуллонинг саёҳати 1812 йил 20 апрелда (ҳижрий 1227 йил 7-раби ас-сани) Деҳли шаҳридан бошланиб, 20 ой давом этади ва 1813 йил 16 декабрда (ҳижрий 1223 йил 1-зуджжа) Деҳли шаҳрида якулланади. Мир Иззатулло 1824 йил Қобулда, бошқа манбаларга кўра эса Пешовар шаҳрида, Урта Осиёга иккинчи марта саёҳат қилиш режаси амалга ошмагандан кейин вафот этади. Мир Иззатулло ўз саёҳатининг батафсил ҳисоботини форс тилида ёзган бўлиб, бу асарнинг қўлёзмалари “Ма’сир-и Бухоро” (“Бухорога саёҳат”) номи билан Лондон ва Оксфордда ҳамда Парижда сақланади. Асар француз, инглиз ва бошқа Европа тилларига таржима қилинган. Ўзбек тилига таржимаси мавжуд эмас. Айрим қисмлари В.В. Бартольд, Ю.Соколов каби муаллифлар томонидан рус тилига таржима қилинган. Асарнинг Париж кутубхонасидаги нусхасининг тўлиқ матни (электрон нусха) Ўзбекистоннинг янги тарихи маркази ходими Бобур Аминов томонидан ватанимизга олиб келинган. Ҳозирда узи рус ва ўзбек тилларига тўлиқ таржима қилиб чоп этиш устида иш олиб борилаётган. Мир Иззатуллонинг мазкур асарини таҳлил қилсак, унинг саёҳатини шартли равишда бир неча қисмга бўлиш



Бухородан Қаршига келган йўл бу ерда бир неча тармоққа бўлинишини, шаҳарда савдо карвонлари 3-4 кун дам олиб, кейинги сафарлари учун зарур бўлган озиқ-овқат махсулотларини, улов учун арпа харид қилишларини ёзиб қолдирган. Маълумки, савдо карвонлари, элчилар, сайёҳлар ва бошқалар Қарши шаҳрида ўзларининг мақсадларидан келиб чиқиб, Ғузур — Оқробот — Термиз йўналиши ёки Амударёнинг ўрта оқимида жойлашган Келиф ёки Керки кечувлари орқали Балхга кетиши мумкин бўлган. Мир Иззатулло Қаршидан Қоратепа, Каркинчак, Қизқудуқ, Шўрқудуқ ва Сардоба (бу сардоба Абдуллахон II даврида барпо этилган сардобалардан бири бўлса керак) орқали Келиф кечувига келганини, Амударёнинг муҳим кечувидан бири бўлган Келифда кичик бир қўрғон бўлиб, бу ерда кечувдан ўтувчиларга қайиқлар билан хизмат қилингани ҳамда божхона тўловлари олинганини, Келифдан Хайратон, Чорбоғи Сайидон ва бошқа қишлоқлар орқали Балхга борилишини қайд этади (Аминов Б., 2006, с. 114; Мавлонов Ў., Аминов Б., 2006, 20-22-бетлар).

Сўнги ўрта асрларда Қаршидан Амударё кечувлари — Керки ва Келифга кетувчи йўллардан самарали фойдаланилгани боис, бу йўлларнинг иқтисодий ва ҳарбий-стратегик аҳамиятини яхши англаган Абдуллахон II (1558-1598 й.й.) Қарши ва Амударё оралиғидаги чўлда кўплаб сардобалар барпо эттиради. Бир-биридан бир кунлик масофада (25 - 30 км.) жойлашган бу сардобалар XX асрнинг 30-йилларида М.Е.Массон томонидан қисман ўрганиб чиқилган бўлиб (Массон М.Е., 1935, с. 31-34), улар Қарши — Керки ва Қарши — Келиф савдо йўлининг йўналишини аниқлаштиришда катта ўрин тутаяди. Қарши — Келиф савдо йўлида Юсуф сардоба, Ураси сардоба, Исфантўда, Абдуллахон сардобаси ва Келиф яқинидаги Ўғуз сардобала-

---

мумкин; 1) Шимолий Ҳиндистондан Шарқий Туркистон шаҳарларига ва Қашқарга; 2) Қашқардан Терек доғи орқали Қўқонга; 3) Қўқондан Самарқанд, Бухоро ва Қарши орқали Балхга ва 4) Балхдан Кобул орқали Деҳлига. Шу тариқа, Мир Иззатуллонинг саёҳат йўналиши ўзига хос айлана шаклда бўлиб, бутун Марказий Осиё алоқа-коммуникация йўллари бўйлаб ўтганлигини алоҳида қайд қилиш мумкин. (Бу ҳақда қarang: Аминов Б., 2006, с. 114; Мавлонов Ў., Аминов Б., 2006, 20-22-бетлар).

ри жойлашган (Массон М.Е., 1935, с. 34). Қаршидан Келифга Керки қўрғони орқали ҳам бориш мумкин бўлиб, бу йўл Амударёнинг ўнг қирғоғи бўйлаб ўтган (Петров., 1886в, с. 105). Келиф кечувидан савдо йўли Шибиргон ва Балхга ҳамда Кобул шаҳри орқали Ҳиндистоннинг савдо шаҳарларига қараб кетган.

Қаршидан Керки кечувиغا олиб борган карвон йўли йўналишини ёзма манбалар ва тарихий археологик тадқиқотлар натижалари таҳлилига ва ўз илмий сафарларимиз даврида тўпланган маълумотларга асосланиб кўриб чиқамиз. Бу йўналишдаги биринчи йирик бекат Эски Нишон ҳудудидаги работ ва сардобадан иборат бўлган. XIX аср рус ҳарбийлари ҳисоботларида Қарши ва Нишон оралиғидаги масофа 27 версты деб қайд этилади (Архипов., 1884, с. 203). Эски Нишонда Абдуллахон II томонидан сардоба ва работ қурилган бўлиб, можор сайёҳи А.Вамбери XIX асрнинг 60-йилларида бу ердан ўтганда работ вайрона ҳолда эди (Вамбери А., 1865, с. 190). Сардоба эса, биз тўплаган маълумотларга кўра, XX асрнинг 60-йилларида бутунлай бузиб ташланган бўлиб, унинг харобалари Эски Нишон қишлоғидан 3-4 км.ча жануби-шарқда жойлашган (Мавлонов Ў., 2002а, 154-160-бетлар).

Бу йўналишдаги кейинги бекат бўлган Усти очик сардоба маҳаллий чўпонлардан олган маълумотимизга кўра ҳозирги пайтда Таллимаржон сув омбори тагида қолиб кетган. Бу йўналишдаги кейинги манзил, Қарши — Керки йўлидаги энг йирик иншоот бўлган Сангир Сувлоқ сардобаси (18-илова) Туркменистондаги эски Таллимаржон қишлоғининг жануби-шарқий қисмида жойлашган. Бу сардобадан маҳаллий аҳоли ҳозирги кунгача чорва молларини суғоришда фойдаланиб келаётганлиги боис бизгача яхши аҳволда етиб келган. Бу сардобанинг Хуросондан Мовароуннаҳрга ўтувчи карвон йўлида жойлашганлиги ҳақида уни ўз кўзи билан кўрган А.Вамбери ҳам маълумот қолдирган (Вамбери А., 1865, с. 190-191). XIX аср охирида бу сардоба ёнида Керки беги буйруғи билан карвонсарой барпо этилган бўлиб

(Авский, 1893, с. 82-83), у бизнинг давримизгача етиб келмаган. Сангир Сувлоқ сардобасида Қаршидан келувчи йўл иккига ажралиб, биринчи йўналиш Қирқудуқ орқали<sup>161</sup> Керкига, иккинчиси Бутош сардобаси ва Юлғуноғиз орқали Келиф кечувига олиб борган (Массон М.Е., 1935, с. 33).

Қарши шаҳридан савдо карвонлари Янгикент қишлоғи<sup>162</sup> — Ғузор — Оқработ — Темир Дарвоза орқали Сурхон воҳасига, бу ердан Шеробод ва Термиз орқали Балхга, Афғонистон ва Ҳиндистоннинг бошқа савдо шаҳарларига кетишган. Ғузордан Оқработга кетган йўл Катта ва Кичик Урадарёлар қўшиладиган жойда тармоқланиб, бир йўналиши Анорбулоқ деган жойда Шаҳрисабздан Оқработга боровчи Қалтаминор йўлига қўшилган бўлса, иккинчиси Гулабулоқ тепалиги орқали Тангаҳаромга, бу ердан унча катта бўлмаган Якарча довони орқали Чашмаи Ҳофизжон (Габзон)га олиб чиққан. XIX аср рус манбалари қадимги даврда асос солинган Габзонда иккита карвонсарой қолдиғи борлигини, бу иншоотлар Оқработдагидек Абдуллахон II даврида барпо қилинган бўлиши мумкинлигини қайд этадилар<sup>163</sup>. Қарши ва Ғузордан келган йўл Оқработда Шаҳрисабздан келувчи Қалтаминор йўли билан қўшилиб, Темир дарвоза орқали Сурхон воҳасига олиб чиққан. XIX аср охирларида бу йўллارни ўрганиб чиққан рус ҳарбий разведкачилари Ғузордан Темир дарвозагача бўлган тоғ йўлини, Чашмаи Ҳофизжондан 10 верстча ғарбда жойлашган дара йўли биров текисланса, аравалар юриши учун қулайлигини қайд этишган (Матвеев. 1883, с. 14).

XIX аср охирларида ҳарбий разведка мақсадида минтақадаги йўллارни ўрганиб чиққан рус зобитлари ҳисобот

<sup>161</sup> Қирқудуқ Амударёнинг ўнг соҳида, Керки кечуви яқинида жойлашган ўрта аср манзили бўлиб, у ҳақда ўрта аср манбаларида ҳам маълумотлар мавжуд. (Бу ҳақда қarang. Ҳофиз Таниш ал-Бухорий., 1999. 102-бет)

<sup>162</sup> Бу қишлоқ XVI аср манбаларида эслатилаган Янги бозор қишлоғи бўлса керак. Қарши ва Ғузор оралиғида жойлашган Янги бозор ҳақида қarang: (Ҳофиз Таниш ал-Бухорий., 1999, 48-бет).

<sup>163</sup> Бу йўналишни ўрганиб чиққан рус зобити Н.Маев Оқработдаги карвонсарой XIX асрнинг 70-йилларида хароба ҳолда бўлиб, фақат чорва моллари учун қура бўлишга яроқлигини қайд этади. (Бу ҳақда қarang: Маев Н., 1879в, с. 144-145).

асарларида Келифдан Гузор ва Қаршига ўтувчи йўллар ҳақида ҳам муҳим маълумотлар берилади. Уларга кўра, Келифдан Хўжа қишлоғи (28 версть), Қўйтан қишлоғи (38 версть), Бекларқудуқ ва Малик тоғдаги Уч мулла (Карчакбел) довони орқали Абдуллахон работига (16 версть) келинган. Бу ерда йўл тармоқланиб, бири Гузорга, иккинчиси Қаршига қараб кетган. Биринчи йўналиш Киршак дарёси юқори оқими бўйлаб Такашўр қудуғи (27 версть, бу ерда 5 та суви шўрроқ қудуқ бўлган) ва Жарқудуқ (14 версть) орқали Гузорга олиб келган. Бу йўналиш бўйлаб Келифдан Гузоргача бўлган масофа 145 верстни ташкил қилган. Иккинчи йўналиш Абдуллахон работидан Захчабел довони, чучук сувли Захчаота булоғи (23 версть) ва Ёйилма (41-42 версть) орқали Қаршига (32 версть) келган (Петров. 1886в., с. 105-110).

Бу йўналишни ўрганган бошқа рус ҳарбийлари асарларида Қўйтан қишлоғи Келиф — Гузор йўлидаги ягона бозор бўладиган жой сифатида эслатилиб, бу қишлоқдан Шерободга ҳам йўл ўтиши қайд этилади (Архипов., 1884, с. 183). Карчак қишлоғи яқинида эса Абдуллахон томонидан қурилган бир неча работлар ва сардоба бўлгани (Маев Н., 1979д, с. 321; Архипов., 1884, с. 181) бу йўналишнинг сўнгги ўрта асрларда изчил фаолият кўрсатганлигини билдиради.

Фарғона, Тошкент ва Самарқанднинг Шарқий Хуросон савдо йўли бўйлаб Афғонистон ҳамда Ҳиндистондаги савдо шаҳарлари билан алоқалари бу даврда ҳам изчил давом этди. Самарқанддан Шаҳрисабз воҳаси орқали Сурхон воҳасига ўтувчи тоғ йўлларида фойдаланиш қадимги даврларда бошланганлигини юқорида кўриб ўтган эдик. Биз кўриб чиқаётган даврда бу йўллар, асосан, қуйидаги уч йўналишда бўлган:

Самарқанд — Тахтақарача довони — Шаҳрисабз — Яккабоғ — Тошқўрғон довони — Юрчи — Денов — Термиз — Балх.

Самарқанд — Жом — Чиялқудуқ — Ғузор — Оқработ — Темир Дарвоза — Шеробод — Термиз — Балх.

Самарқанд — Шаҳрисабз — Калтаминор довони — Оқработ — Темир Дарвоза — Шеробод — Термиз — Балх (Мавлонов Ғ., 2003а, 154-160-бетлар).

Бу йўналишлар ичида Тошқўрғон довони<sup>164</sup> орқали ўтувчи йўл энг қисқаси бўлиб, ундан асосан ёз ойларидагина фойдаланиш мумкин эди. Сўнгги ўрта асрларда ҳам Шаҳрисабздан Сурхон воҳасига боровчи йўналишлар ичида энг кўп фойдаланиладигани, қадимги даврларда бўлганидек (Сағдуллаев А.С., 1979, с. 35), Калтаминор йўли ҳисоблангани рус ҳарбийлари асарларида акс этган (Арандаренко Г.А., 1879, с. 271).

Бу даврда ҳам Самарқанддан Қарши орқали Хуросон ва Эроннинг савдо шаҳарларига боровчи қарвон йўлларида фойдаланиш давом этди. Самарқанддан Қаршига икки йўналишда йўл келиб, биринчиси Ажирим, Шўрбозор, Айритом ва Кўнғиртоғнинг ғарбий қисмидаги бир қанча қишлоқлар орқали ўтган (Еврейнов., 1888, с. 115, 118). Шўрбозор XVII аср бошларига тегишли манбаларда Самарқанд ва Қарши оралиғидаги муҳим манзил сифатида қайд этилгани (Мир Муҳаммад Амин Бухари. 1957, с. 88) ҳамда бу ерда сардоба мавжуд бўлганлиги ҳақидаги тўплаган маълумотларимиз<sup>165</sup> бу йўналишдан сўнгги ўрта асрларда кенг фойдаланилганини билдиради. Маҳаллий ёзма манбаларда ҳам, бу ҳудудлардаги йўлларни ўрганиб чиққан рус ҳарбийлари асарларида ҳам бу сардоба ҳақида

<sup>164</sup> Бу довон номи Ҳисор тоғларида Абдуллахон II даврида барпо этилган Тошқўрғон работи номида олинган. Шарқий Бухородан Ҳисор тоғлари орқали келувчи муҳим йўналишни назорат қилиб турган бу работ XIX аср иккинчи ярмида вайрона ҳолга келиб қолганлиги рус ҳарбий мутахассислари томонидан қайд этилади. (Бу ҳақда қarang. Маев Н., 1879а, с. 251.

<sup>165</sup> Самарқанд-Қарши темир йўлидан 2 км. ча ғарбда, Шўрбозор қишлоғининг яқинидаги бу сардоба ўтган асрнинг 70-йилларига келиб бутувайли бузилиб кетган. Ҳовуз ўрни ва уни қуришда ишлатилган ғиштлар сақланиб қолган. Ғиштлар ҳажмига кўра бу иншоот XVI асрда барпо этилгани ҳамда Қарши тўлидаги айрим сардобалар каби усти очиқ ҳовуз шаклида бўлгани ҳам аҳтимолга яқиндир. Каттақишлоқлик Эронкул бобо Эгамбердиев (77 ёшли) берган маълумотга кўра амрлик даврда қарвон йўли бўйидаги бу сардоба яқинида маҳаллий аҳамиятга эга бозор фаолият кўрсатган ва сўнгги йилларда бу бозор фаолияти қайта тикланган.

маълумот учрамайди. Бу эҳтимол, XVI-XVIII асрларда анча кенг фойдаланилган мазкур йўналишга кўра<sup>166</sup>, XIX-XX аср бошларида Жом орқали ўтувчи йўлнинг аҳамияти ошиб боргани билан изоҳланиши мумкин<sup>167</sup>.

Самарқанддан Қаршига борувчи яна бир йўл Жом, Шўркудук, Қоратикон қудуғи ва Қўнғиртоғнинг жануби-шарқий ён бағри бўйлаб ўтган бўлиб, XIX аср рус манбаларига кўра 140 версть масофани ташкил қилган (Ханыков Н., 1843, с. 106-108)<sup>168</sup>. Шу тариқа, сўнгги ўрта асрларда Самарқандни Қарши билан боғловчи йўл икки йўналишда ўтган бўлиб, XIX аср охирларига мансуб рус манбаларида улар араваларда юришга ҳам яроқли эканлиги таъкидланади (Костенко Л.Ф., 1880; с. 35; Еврейннов., 1888, с. 115, 118).

Бу даврда Самарқанддан Қаршига келган савдо карвонлари, асосан, Амударё кечувлари орқали Хуросон ва Афғонистоннинг савдо шаҳарларига йўл олишган. Қаршидан Келиф ва Керки кечувларига кетган йўлни юқорида кўриб ўтдик. Энди Қаршидан Амударёнинг ўрта оқимидаги муҳим кечувлардан бўлган Бурдалиқ кечувига<sup>169</sup> ва Нарозмдаги кечувга борувчи йўналишларга қисқача тўхталиб ўтамиз. Қаршидан Бурдалиқ кечувига борувчи катта карвон йўли Насаф вилоятига қарашли Янгибоғли, Денов<sup>170</sup>, Қамаши<sup>171</sup> ва бошқа қишлоқлар ҳамда Чилгумбаз

<sup>166</sup> Бу йўналиш бўйлаб XX аср бошларида Самарқанд ва Қаршини боғловчи тенгир йўли (157 км.) қурилгани ҳам эътиборга лойиқдир.

<sup>167</sup> Сўнгги ўрта асрларда Самарқанддан Жомга келган йўл бир неча тармоққа бўлинган ва Макрид қишлоғи орқали Китобга, Қорақия қишлоғи орқали Чирочтига ва Чияқудуқ орқали Ғузорта ҳам олиб борган.

<sup>168</sup> Н.Ханыков томонидан таърифланган йўналиш ҳозирги Самарқанд-Қарши автомобиль йўлига (140 км) мос тушади.

<sup>169</sup> Бурдалиқ — Амударёнинг ўрта оқимидаги, Керки ва Чоржуй оралиғидаги кечув бўлиб, баъзи маълумотларга кўра Қаршидан Бурдалиққача бўлган масофа 210 км. еи ташкил этади.

<sup>170</sup> Денов ҳозирги Каспи туманида. Қаршидан 40 км ча ғарбда жойлашган қишлоқ. XIX асрда бу қишлоқ Қарши бекалигига тегишли амлоқдорлик маркази бўлган.

<sup>171</sup> Бу қишлоқ ҳозирда Каспи тумани ҳудудида, Қаршидан 55 км.ча ғарбда жойлашган. Тадқиқотларимиз даврида тўпланган маълумотларга кўра XX аср бошларида бу қишлоқда маҳаллий бойлардан Наби Хўжабий томонидан сардоба қурдирилган. Бу сардоба бизнинг давримизгача етиб келган. (20-илова).

работи<sup>172</sup> орқали ўтган. XVI асрдан бошлаб, Абдуллахон II томонидан Чилгумбазда сардоба ва работ қурилгач, бу йўналишнинг аҳамияти анча ошган. Чилгумбаздан Бухорога ва Сангир Сувлоқ сардобасига ҳам чўл орқали ўтувчи йўл бўлгани (Маев Н., 1880; Мавлонов Ў., 1994, с. 65-66) унинг аҳамиятини кўрсатиб турибди. Бурдалиқ Амударёнинг ўнг қирғоғида жойлашган муҳим кечув сифатида XVI асрга оид манбаларда, хусусан, «Меҳмоннома-и Бухоро» (Аҳмедов Б., 1992, 144-бет) ва «Абдулланом»да (Ҳофиз Таниш ал-Бухорий., 1999, 215-бет) эслатиб ўтилади. Рус ҳарбийлари ҳисоботларида Қарши ва Бурдалиқ йўли 192 верстга тенг эканлиги, унинг текис ва аравалар юриши учун қулайлиги, йўл чўлдаги кўплаб қудуқлар (Хатча қудуғи, Қоровулқудуқ, Эски Зах қудуғи, Ялчи-Зах қудуғи) орқали ўтиши акс этган (Архипов., 1884, с. 205-208). Бурдалиқ кечувидан Амударёнинг ўнг қирғоғи бўйлаб Наразмга ўтиш мумкин бўлган (Маев Н., 1880а).

Сўнгги ўрта асрларда Бухородан Чоржуй орқали Марва ва Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Хоразм шаҳарларига кетувчи карвон йўли ҳам катта аҳамиятга эга йўналишлардан эди. Бу йўналишнинг биринчи асосий қисми Бухоро — Фароб йўли ҳисобланган. Бу йўл ҳақидаги умумий маълумотлар XVI аср ўрталарида Ўрта Осиёда бўлган турк адмирали Сейди Али Раиснинг “Миръотул ма’молик” (“Мамлакатлар кўзгуси”) асарида келтирилади. Унинг маълумотига кўра, Бухородан Қоракўл орқали Фаробга, бу ердан кемаларда Амударёнинг чап қирғоғидаги Чоржуйга ўтилган (Сейди Али Раис., 1963, 103-бет). Амударё сув йўлидаги муҳим бандаргоҳ бўлган Чоржуйнинг қадимги йўллар чорраҳасида жойлашганлигини Амударё чап қирғоғи бўйлаб Керки ва Келифга (Петров., 1886а, с. 59)

<sup>172</sup> Бу манзил Қаршидан шимол-ғарбда, Сандиқли қумлиқларида, Туркменистоннинг Ўзбекистон билан чегарадош ҳудудида жойлашган. Бу ерда Абдуллахон II даврида барпо этилган работ ва сардоба бўлган. Сардоба бизнинг давримизгача сақланиб қолган. 1993 йида Қўшқадарёлик Мўмин бобо Ҳасановдан (1933-1996) олган маълумотимизга кўра, ўтган асрнинг 80-90-йиллари бошларида бу икки республиканинг чегарадош ҳудудларида яшовчи аҳоли Навруз байрамини бу сардоба яқинида биргаликда катта тантана билан нишонлаганлар.

ҳамда Хоразм шаҳарларига қараб кетган карвон йўли тасдиқлайди. Сейди Али Раис ва унинг ҳамроҳлари Чоржуйдан Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Ҳазораспга, бу ердан Хива орқали Хоразмнинг ўша даврдаги пойтахти Урганч (Кўҳна Урганч.-Ў.М.) га боришган. Турк адмиралининг сафар таассуротларини таҳлил қилсак, Амударёнинг чап қирғоғидаги ривожланган ўрта асрларга тегишли кўплаб работлар ва карвонсаройлар XVI асрда бутунлай харобага айланганини, йўловчилар дарё қирғоқларидаги тўқайзорларни макон қилган йўлбарслар ҳужумидан кўрқиб дарёдан эркин сув олишга ҳам имкони бўлмаганлигини кўрамиз (Сейди Али Раис., 1963, 103-104-бетлар).

Чоржуйдан Марвга кетувчи йўл Бухоро хонлигининг Эрон билан алоқаларида асосий ўрин тутган йўналишлардан эди. 1884 йилда Бухоро — Чоржуй — Марв йўлини Туркистон генерал губернаторлиги Бош Штаби зобити Петров ҳарбий разведка мақсадида ўрганиб чиққан. Унинг ҳисоботида мазкур йўналиш анча батафсил тасвирланган бўлиб, Бухородан Қоракўлга элтувчи йўл (45 версть) Зарафшоннинг иккинчи оқими бўйлаб Чандир қишлоғи орқали ўтгани, Қоракўлдан 40 версть узоқликда қумлик тугаб, тўқайзор бошланиши, Битик ва Фароб қишлоқларидан кейин 5 верстча йўл босилиб, Амударёга чиқилгани ва Чоржуй кечувидан қайиқларда ўтилгани баён қилинади.

Минтақанинг алоқа-коммуникация тизимида катта ўрин тутган йўналиш — Чоржуйдан Марвгача бўлган масофа 230 верстни ташкил қилиб, шундан 185 версти қумликлар орқали ўтган. Оралиқ пунктлар сифатида Таханбозор кўрғони (4 версть), Калтаминор минораси (9 версть), Салим қудуқ (2 та қудуқ бор, 24 версть), Қорсулқудуқ (суви шўр, фақат туялар ичиши учун яроқли, 5 версть), Эшонработ (иккита қудуқ бор, суви шўрроқ, работнинг фақат деворлари сақланиб қолган, 15 версть), Рапатак қудуғи (2 та қудуқ, суви ичишга яроқли, 18 версть), Учхўжа қудуғи (2 та қудуқ, суви шўр, фақат ҳайвонлар ичади. 63 версть), Буртешик қудуғи (33 версть), Мурғобдаги Йўлутанқалъа (Учхўжадан 70 версть) эслатиб ўтилади (Петров, 1886а, с. 59-63).



Рапатак қудуғи Чоржўй — Марв йўлининг «марвариди» ҳисобланса-да, лекин бу ер қароқчи туркманлар манзили, таянч пункти сифатида донг таратган эди. Шунинг учун савдо карвонлари ва йўловчилар Марвга Амударёнинг Чоржўйдан қуйроқда бошланувчи бошқа йўллардан, хусусан, Чоржўйдан 45 версть қуйида жойлашган Денов қишлоғидан бошланиб, фақат иккита қудуқ орқали 82 верстгача қудуқсиз қумликлардан ўтган, йўловчилар учун жуда машаққатли бўлган йўналишдан фойдаланишга мажбур бўлганлар. Марв орқали Чоржўйдан 33-34 версть қуйида жойлашган Барағиз қалъасига ҳам йўл бўлиб, оралиқ манзиллар сифатида Мунун тепалиғи (29 версть, сув ва емиш етарли), Сероб қудуғи (62 версть йўл арава юриши учун ҳам яроқли, битта шўр сувли қудуқ бор), Эдил қудуғи (80 версть, сув ва емиш йўқ) қайд этилади (Петров., 1886а, с. 59, 61, 66-67).

Қорақум орқали Хоразмдан Марвга ўтувчи йўл ҳам сўнгги ўрта асрларда карвонлар учун машаққатли йўналишлардан ҳисобланарди. Ривожланган ўрта асрларда фаолият кўрсатган карвон йўли ва йўлбўйи иншоотлари тизими (работлар, қудуқлар, алоқа миноралар ва бошқалар) бу даврда бутунлай издан чиққан эди. Масалан, Инглиз зобити А. Борнснинг далолат беришича, Хива хони Оллақулихон 1832 йилда Марвга ҳарбий юриши даврида ҳар бир тўхташ жойида янгидан қудуқлар қозишга мажбур бўлган эди (Борнс А., 1849, с. 36, 501).

Бу даврда Бухоро хонлигининг шарқий ҳудудларида ҳам ички аҳамиятга эга йўллардан фойдаланиш давом этди. Ҳисор тоғ тизмасининг жанубий ён бағирлари бўйлаб ўтган Бойсун — Миршоди — Денов — Сарижуй — Даштнобод — Қоратоғ йўлини (Кап. Стенкевичь., 1894, с. 283), Қофирниҳон воҳасидан Боботоғдаги Чорраҳа доғони орқали Сурхон воҳасига ўтувчи йўлларни (Кап. Лилиентал., 1894., с. 312), Деновдан Сурхондарёнинг чап қирғоғи бўйлаб Қумқўрғон ва Жарқўрғон орқали Паттакесарга<sup>173</sup> чиқувчи йўлни (Қараульшиков., 1894, с. 395) асосий йўналишлар

<sup>173</sup> Паттакесар — Термиз яқинидаги кемалар тўхтайдиган муҳим бандаргоҳлардан бири. Унинг аҳамияти, айниқса, XIX аср охири — XX бошларида Амударёда рус флоти пайдо бўлгандан кейин ошиб кетади.

сифатида айтиб ўтиш мумкин. Шеробод яқинида XVI-XVII асрларга тегишли сардоба мавжудлиги (Шайдуллаев Ш.Б., 2004, 196-197-бетлар) Бойсун ва Дарбанддан Шеробод орқали Термизга ва Шўроб кечувига ўтувчи йўлларнинг аҳамиятидан ҳам далолатдир.

Шарқий Бухородаги алоқа-коммуникация тизимида Гузордан Танга Ҳаром, Оқработ, Кўхитанг, Нондахона дараси, Шеробод орқали Термизга ҳамда Келифдан Кўхитанг довони ва Чўчқагузар<sup>174</sup> орқали Паттакесарга ўтувчи йўллар ҳам катта аҳамиятга эга бўлганлигини рус ҳарбий разведка маълумотлари тасдиқлайди (Васильев., 1894, с. 403-404). Бу даврда фаол фойдаланилган Чўчқагузор кечувидан Амударёнинг чап қирғоғида жойлашган Балх ва Мозори Шарифга, ўнг қирғоқдаги Шеробод ва Келиф беклигига ўтувчи йўллардан ҳам фойдаланилгани манбаларда акс этган (Грулев., 1900, с. 65).

Фарғона водийсидан Тошкент ва Хўжанд орқали Самарқандга ўтган йўллардан ҳам бу даврда изчил фойдаланилган. Кўқон хонлиги пойтахти ва Фарғона водийсининг бошқа савдо шаҳарларидан Тошкентга қадимги даврдан бошлаб кенг фойдаланилган Қамчиқ довони орқали келинарди. Тошкент — Самарқанд йўлининг<sup>175</sup> биринчи қисми Зангиота ва Эски Тошкент орқали Чиноздаги кечувгача бўлган йўл эди. Бу ердаги кечувдан ўрта асрлар даврида кенг фойдаланилгани маълум. XIX аср охирида бу ердаги паромда (баржа) Сирдарёдан ўтилган. Чинозда бошланган йўл Мирзачўлдаги энг йирик манзил бўлган Мирзаработгача иккига бўлинган. Шимолий тармоғи бир неча қудуқлар орқали, жанубий тармоғи эса бир неча қудуқлар ва Абдуллахон II даврига оид Якка сардобаси орқали Мирзаработга олиб келган. Мирзаработда сифатли пишиқ гишт-

<sup>174</sup> Чўчқагузар Амударёдаги Термиздан қуйроқда жойлашган кечув бўйидаги манзилгоҳ бўлиб, унинг номи Пайгамбар оролга қирғоқдан ўтиб турган ёввойи тўғиз (чўчка)лар билан боғлиқ ҳолда пайдо бўлган.

<sup>175</sup> Тошкентдаги машҳур 12 та дарвозанинг бири Самарқанд номи билан аталгани ҳам бу икки шаҳарнинг сўнги ўрта асрлардаги қалин алоқаларидан далолатдир.

дан қурилган тўртбурчак шаклидаги катта работ ва сардоба бўлиб, улар Амир Темур ёки шайбоний Абдуллахон II томонидан барпо этилгани ҳақида қарашлар мавжуд (Массон М.Е., 1935, с. 34, 42). XIX асрда бу йўл орқали ўтган рус ҳарбийларидан бири Мирзаработни узоқдан катта театр биносига ўхшатганлигидан (Хорошхин А.П., 1876, с. 257) унинг ўз даври учун маҳобатли бинолардан бўлгани ҳақида хулоса қилиш мумкин. Чиноз ва Жиззах оралиғида Амир Темур даврига оид яна бир сардоба — Ёғочли сардобаси (12-илова) (Қудратов С., 2001, 23-бет) ва булоқ суви мавжуд Учтепа деб аталган манзил бўлган. XIX асрда бу чўлдаги сардобалар қаровсиз ҳолга келиб қолганлиги, йўллардаги қудуқлар суви ичишга унчалик яроқли бўлмаганлиги боис Мирзачўлдан ўтишда йўловчилар ва карвонлар ўзлари ва уловлари учун сув захирасини олишга мажбур бўлганлигини, умуман, Чиноздан Жиззахгача бўлган масофани карвонлар икки кунда (Чиноздан Мирзаработгача бир кун, бу ердан Жиззахгача яна бир кун) босиб ўтишганини рус манбалари алоҳида қайд этади (Хорошхин А.П., 1876, с. 67-68, 258).

Минтақанинг муҳим савдо йўллари кесишган чорраҳада жойлашган Жиззахда Фарғона водийси ва Хўжанддан Ўратепа орқали келувчи карвон йўли Тошкентдан Мирзачўл орқали келган йўлга қўшилиб, бу ердан Самарқандга ва Нурота тоғининг шимолидаги текислик бўйлаб Нуротага борувчи йўл бошланарди. Жиззахдан Самарқандга асосий йўл Илонўтди дараси орқали ўтилгани маълум. Бу йўл Фарғона ва Тошкентдан Самарқандга аравалар билан боришга имкон берган ягона йўналиш бўлгани боис, бу даранинг аҳамияти ниҳоятда катта эди<sup>176</sup>. Нурота тоғларида Зарафшон воҳасига ўтувчи бир неча довоилар қадимдан ўзлаштирилган бўлса-да, улардан арава юра олмагани боис фақат пиёда ёки от-уловлардагина ўтиш мумкин

<sup>176</sup> Бу дарадан шарқда Туркистон тоғ тизмасига кирувчи Сангзор, ғарбда Нурота тоғ тизмалари бошланганлиги боис Тошкент ва Фарғонадан минтақанинг жанубий ҳудудларига Жиззах орқали борувчи аравалар ўтиши мумкин бўлган ягона йўл бу дара орқали ўтган.

эди. Жиззахдан гарбдаги биринчи довон Бир эшак йўл (20 версть), иккинчиси ундан 20 версть узоқликдаги Кумбелкўйтош бўлиб, ундан Нурек қишлоғи яқинидаги Омондарага тушилган (Хорошхин А.П., 1876, с. 70-71).

Кўқондан Хўжанд, Ўратепа ва Жиззах орқали Самарқандга келувчи йўл тафсилотлари Мир Иззатуллонинг “Ма’сир-и Бухоро” (“Бухорога саёҳат”) асарида ҳам келтириб ўтилади. Унга кўра, Жиззахдан кейин Илонўтди дарасидан ўтилиб Янгикўрғон, Муллабулоқ, Кўшкўприк ва Қорақалпоқ каби йирик қишлоқлар орқали Самарқандга борилган. Хинд сайёҳини Жиззах — Самарқанд оралигида жойлашган Илонўтди дарасининг номланишига тўхталиб, бу дара орқали ёз ойларида улкан миқдордаги илонлар ўтиши боис бу дара шундай номланганини, унинг саёҳати қиш фаслига тўғри келганлиги учун илонларни кўролмаганлигини афсус билан қайд этади. Самарқандга боришда Жиззах беклигига тегишли Янгикўрғонда тўхтаган Мир Иззатулло, унинг яқинида эски бир кўрғон харобаси мавжудлигини, Муллабулоқ (Булоқи Мулла) эса ўзининг булоғи билан машҳурлигини ёзади. Мир Иззатулло ҳисоботида Самарқанддан Бухорога бўлган савдо йўли Каттакўрғон ва Кармана орқали ўтиши қайд этилиб, Бухоро хонлигининг икки йирик пойтахт шаҳри бўлган Самарқанд ва Бухоро оралигида жойлашган бошқа катта ва кичик қишлоқлар ҳамда йўл бўйи иншоотлар (Хонработ, Работи Абдуллахон ва бошқалар) ҳақида ҳам маълумотлар келтирилади (Аминов Б., 2006, 114-бет).

Бу даврда Бухородан Хива хонлигига ўтувчи йўллар фаолияти ҳам катта аҳамиятга эга эди. Юқорида Бухородан Чоржуй ва Амударёнинг чап қирғоғи бўйлаб Ҳазорасп ва Хива орқали Кўҳна Урганчга ўтган карвон йўлини кўриб ўтган эдик. Айрим рус манбаларида Хивадан Бухорога боришда Амударёдан Янги Урганч, Хонқа (дарё оқими бўйлаб 25 версть юқорида) ёки Ҳазорасп (Хонқадан 25 верст ку-

<sup>177</sup> Бу даврда Амударёдаги бошқа кечувлардан ҳам вазиётга қараб фойдаланилган. Масалан, Рус кўшмалари 1873 йил 11 майда Амударёдан Оққамиш деган жой яқинидаги кечувдан ўтишгани маълум. (Бу ҳақда қаранг: Хорошхин А.П., 1876, с. 475).

йида) яқинидан ўтилиб (кўпроқ Кукертли кечувидан)<sup>177</sup>, бу ердан дашт йўли бўйлаб Бухорога борилгани ҳақида маълумот мавжуд. Бу йўналиш Хива ва Бухорони боғловчи энг қисқа йўл бўлиб, 350 верстни ташкил қилган (Мейендорф Е.К., 1975, с. 69).

Минтақа савдо йўлларининг яна бир йўналиши Кармана — Қарши — Келиф йўналиши бўлиб, бу йўналиш Карманадан Афғонистон ва Ҳиндистоннинг савдо шаҳарларига қараб кетган йўлнинг муҳим тармоғини ташкил этган (Albrecht Max., 1896. s. 99; Маев Н., 1880).

Шу тариқа, сўнгги ўрта асрларда ҳам минтақадаги ўрта асрларда шаклланган алоқа-савдо йўлларидан фойдаланиш давом этди. Мавжуд ижтимоий-сиёсий вазият туфайли уларнинг айрим тармоқларидан фойдаланиш ҳолатининг маълум вақт тўхтаб қолганлиги ҳолатлари ҳам кузатилса-да, мазкур йўллар бу давр Ўрта Осиёдаги ўзбек хонликларининг ички ва ўзаро алоқаларида муҳим ўрин тўтиб келди. Минтақадаги ички транзит йўлларнинг айрим йўналишлари эса, ташқи иқтисодий-маданий муносабатларда аввалгидек асосий аҳамиятга эгалигича қолди.

**Ташқи транзит йўллар.** XV аср сўнггида буюк географик кашфиётлар, халқаро денгиз йўлларининг очилиши туфайли Европа ва Осиёнинг кўпгина мамлакатлари ҳаётида, халқаро алоқалар ва савдо йўллари тизимида кескин ўзгаришлар рўй бера бошлади. Усмонли туркларнинг XV-XVI асрлардаги истилолари ҳам Ғарбий Европа халқлари билан Марказий Осиё ўртасидаги азалий алоқа йўллари йўналишларининг ўзгаришига олиб келди. Натижада, Хитойдан бошланиб, Ўрта Осиё орқали Ўрта Ер денгизи қирғоқларига чўзилган Буюк ипак йўли бўйлаб бўлган савдо алоқалари XVI асрдан бошлаб ўз аҳамиятини бироз йўқота бошлади. Бу, биринчи галда, буюк географик кашфиётлар туфайли Ғарбий Европадан Хитой ва Ҳиндистонга олиб келувчи денгиз йўлларининг очилиши ва изчил фойдалана бошланиши билан боғлиқ эди. Бундан ташқари, Марказий Осиёда бу даврда бошланган ўзаро сулолавий

низолар марказий давлат ҳокимиятининг заифлашишига, карвон йўллари хавфсизлигининг тўлиқ таъминланмаганлигига олиб келди. Бу ва бошқа сабаблар туфайли асрлар мобайнида Хитойни Фарб дунёси билан боғлаган Буюк ипак йўли фаолиятида турғунлик ва инқироз даври бошланди. Натижада, Ўрта Осиёнинг Эрон, Туркия, Ҳиндистон ва Хитой каби мамлакатлар билан анъанавий алоқалари давом этган бўлса-да, Ўрта Осиёнинг халқаро алоқалари йўналишида ҳам ўзгаришлар юз берди. Хусусан, айнан шу даврдан бошлаб Москва князлиги<sup>178</sup> билан сиёсий, иқтисодий ва маданий алоқалар ўрнатила бошланди.

Бу даврда Марказий Осиёнинг катта қисмини ўз ичига олган Бухоро хонлигининг Москва князлиги билан маданий алоқалари ривожланишида дипломатик муносабатлар ҳам муҳим ўрин тутди. Ўрта Осиё халқларининг Шарқий Европа халқлари, хусусан, славянлар билан алоқалари узоқ ўтмишга бориб тақалишини юқорида кўриб ўтдик. Ривожланган ўрта асрлардаёқ бу алоқалар дипломатик кўринишда юзага чиқа бошлади. Лекин ривожланган ўрта асрлардаги ўзаро алоқалар доимий бўлмасдан, кўпинча сиёсий вазиятга боғлиқ ҳолда ўзгариб турарди. Ўрта Осиёнинг Рус давлати билан доимий алоқалари эса XVI асрдан бошланди деб айтишга тўла асос бор. Бу алоқаларнинг ўрнатилишидан Москва давлати ҳам, Бухоро хонлиги ҳам манфаатдор эди.

Иван IV (Грозний) ҳукмронлиги даврида руслар Қозон (1552 й.) ва Астрахан (1556 й.) хонлигини босиб олиб, Каспий дегизи қирғоқларига яқинлаша бошлади. XVI аср охирида Сибирь (1595 й.) хонлиги ҳам истило этилиб, руслар ҳар томондан азалий туркий халқлар ери бўлган Қипчоқ Даштларига (Дашти Қипчоққа) кириб келди. Бу вазият Ўрта Осиё ҳукмдорларини тобора кучайиб бораётган

<sup>178</sup> Москва князлигининг XIV асрдан бошлаб рус ерларини сиёсий жиҳатдан бирлаштирувчи марказ сифатидаги мавқеи оша бошлайди. XVI-XVII асрларга келиб «Москва князлиги» атамаси кестеъмолдан чиқиб, янги рус давлати Россия номи билан, Петр I император деб эълон қилинган даврдан (1721 й.) бошлаб эса Россия империяси номи билан атала бошлайди.

Москва давлатига жиддий эътибор қаратишга мажбур этди. Натижада, XVI аср ўрталаридаёқ Бухоро, Балх ва Урганчдан рус подшоси ҳузурига бир нечта элчилик миссиялари юборилди (Юлдошев М.К., 1964, с. 21). Бунга жавобан рус подшоси Иван IV (Грозний) Москва давлати ва у орқали Шарқ мамлакатлари билан савдо алоқалари ўрнатиш мақсадида “Москва савдо уйи”ни очган Англия фуқароси Антони Женкинсон бошчилигидаги рус элчиларини Хива ва Бухорога жўнатади. А.Женкинсоннинг бу саёхати тафсилотлари (Дженкинсон А., 1937, с. 167-192) Москва князлиги ва Ўрта Осиё ўртасидаги алоқа йўллари йўналишларини акс эттирган асар сифатида ҳам қатта аҳамиятга эгадир.

Бу даврда Ўрта Осиёни Россия билан боғлаган алоқа йўллари йўналишларини таҳлил қилсак, бир неча йўналишдаги карвон йўлларида фойдаланилганлигини кўрамиз. Уларнинг бири жануби-шарқий йўналишдаги йўл бўлиб, у Астрахан орқали Волга дарёси бўйлаб рус давлатининг ички ҳудудларига ва Москвага олиб борган (Агзамова Г.А., 1990; 2003). Бу йўналишдаги алоқаларда Астрахан шаҳри муҳим ўрин тутиб, бу шаҳардан Хива ва Бухорога боришда сув йўлидан ҳам фойдаланилгани маълум. Каспий денгизининг шарқий қирғоқларида, Манғиқишлоқ бўйида жойлашган Караған бухтаси бу йўналишда катта ўрин тутган. Бу ергача денгиз йўли билан келган рус савдогарлари, кейинчалик қуруқликдаги йўллар билан Хива ва Бухорога йўл олганлар бўлсалар, Бухоро ва Хива савдогарлари бу ердан кемалар бўйлаб Астраханга боришлари мумкин бўлган. Бу сув йўли қуруқлик орқали Бухородан Астраханга боровчи йўлга қараганда анча хавфсиз бўлиб, ўзаро алоқаларда фойдаланилган бўлсада, савдо кемаларининг етарли эмаслиги сабабли, бу сув йўли ўзбек хонлиқларининг Россия билан савдо алоқаларида асосий ўрин тутмаган (Чулошников А., 1932, с. 73-75).

Ўрта Осиёдан Астрахан ва Волгабўйи орқали Москвага боровчи йўлнинг ғарбий, яъни Каспий денгизининг шарқий қирғоқлари орқали ўтувчи йўналиши фаолиятига кўчманчи туркман қабилалари ва хиваликларнинг, Урганч-

дан чўл орқали ўтувчи шарқий йўналишдаги йўллар фаолиятига эса қалмиқлар ва кўчманчи қозоқ қабилаларининг савдо карвонларига уюштириб турадиган ҳужумлари салбий таъсир кўрсатар эди. Шунга қарамасдан бу йўллардан фойдаланиш бутун сўнгги ўрта асрлар давомида тўхтаб қолмади. Манбаларга кўра, Саройжиқ ва Кўҳна Урганч карвон йўлида бу даврда бир қанча работлар ва қудуқлар мавжуд эди. Хусусан, савдо карвонлари Саройжиқдан Белаулигача 4 кун, бу ердан Эмба дарёсигача бўлган йўлдаги бир неча қудуқларгача 2 кун, кейинги манзил — Мансулмас қудуқларигача 3 кун, қумликлардан Айбутир қудуғигача 9 кун ва бу ердан Кўҳна Урганчгача 3 кун, жами 24 кунлик йўлни босиб ўтганлар (Мейендорф Е.К., 1975, с. 68-69).

Ўрта Осиёнинг Россия билан алоқаларида Қозоқ даштлари орқали ўтувчи Сибирь йўлидан ҳам кенг фойдаланилган. Гарчи Сибирь XVI аср охиридан бошлаб Москва давлати таркибига киритилган бўлса-да, лекин Сибирнинг Россиянинг марказий қисмлари билан алоқалари XVI-XVIII асрларда жуда заиф эди. Шу сабабли ҳам Рус ҳукумати Сибирни зарур маҳсулотлар билан таъминлашда Ўрта Осиё, хусусан, Бухоро хонлиги билан савдо алоқаларининг аҳамиятини яхши англади. Бу Сибирь шаҳарларида савдо қилувчи бухоролик савдогарларга барча қулайликлар яратиш ва имтиёзлар берилишига олиб келди. Сибирь маъмурияти ва рус ҳукумати Бухородан Сибирь шаҳарларига борувчи карвон йўллари хавфсизлигини таъминлашга, бу йўлларда бухоролик савдогарларни ҳимоя қилиш, божхона мажбуриятларини камайтириб, маълум имтиёзлар бериш, бож солиғи олмаслик, бухоролик савдогарларга доимий яшаш учун иншоотлар қуриш масалаларини ҳал қилишга ҳам катта эътибор қаратар эди (Зияев Х.З., 1983, с. 83).

Бухородан Сибирга маҳсулот етказиб беришда Бухоро — Туркистон — Тобольск йўналиши муҳим ўрин тугитиб, бу масофа одатда 3 ойда босиб ўтилган (Юлдошев



М.К., 1964, с. 65-66; (Агзамова Г.А., 1992). Оренбург шаҳрига асос солингандан (1735 й.) кейин, XVIII аср ўрталаридан бошлаб бу шаҳар ҳам Ўрта Осиё — Россия ўзаро алоқаларида катта роль ўйнай бошлайди. Бухоро, Хива ва Тошкентдан Оренбург орқали Россия давлатининг марказий ҳудудларига ҳам, Сибирь шаҳарларига ҳам бориш мумкин эди (Агзамова Г.А., 1991; 2005). Рус манбаларида Оренбургдан Бухорога келувчи йўл уч қисмга: 1) Оренбург — Мугожар тоғи; 2) Мугожар тоғи — Сирдарё қуёи оқимидаги кечув; 3) Сирдарё — Бухоро йўналишига бўлинган ҳолда келтирилиб, йўлнинг сўнги қисми ўтган Қизилқумдаги Юзқудук, Қораёғоч булоғи, Ўринқудук каби сув манбалари мавжуд жойлар ҳам эслатиб ўтилади (Мейендорф Е.К., 1975, с. 26).

Қуёи Новгород, Ярославль ва Қозон шаҳарлари ҳам Бухоро — Москва савдо алоқаларида ўз ўрнига эга шаҳарлардан бўлиб, манбаларда бу шаҳарларда савдо-сотик қилувчи кўплаб бухоролик савдогарлар борлиги тўғрисида маълумотлар сақланиб қолган (Юлдашев М.Ю., 1964, с. 74, 81).

Марказий Осиёдаги ўзбек хонликларининг ташқи иқтисодий-маданий ва сиёсий алоқаларида Ҳиндистондаги бобурийлар давлати ўзига хос ўрин тутди. Бобур Мирзо ва Шайбонийхон ўртасидаги сиёсий низолар XVI аср ўрталарига келиб нафақат ўзининг аҳамиятини бутунлай йўқотди, шу билан бирга, бу даврда вужудга келган янги геосиёсий вазият шайбонийлар ва Ҳиндистондаги бобурийлар давлатларини халқаро майдонда сиёсий иттифоқчилар сифатида фаолият олиб боришга ундади. Натижада, шайбонийлар даврида, айниқса, Абдуллахон II ҳукмронлигидан (1558-1598 йй.) бошлаб Бухоро хонлиги билан Ҳиндистондаги бобурийлар давлати ўртасида қизгин сиёсий-иқтисодий ва маданий алоқалар ўрнатилди. Бу алоқалар ўрнатилиши ва мустаҳкамланишида икки давлат ўртасидаги мунтазам элчилик муносабатлари ўрнатилганлиги, Абдуллахон ва Акбаршоҳнинг дўстона муносабатлари катта аҳамиятга эга бўлган (Низомиддинов И.Ф., 1966).

Маълумки, XIII-XV асрларда Ҳиндистоннинг Марказий Осиё билан бўлган савдо муносабатларида Ҳўрмуз порт шаҳри катта аҳамиятга эга эди. XVI асрнинг иккинчи ярмидан бошлаб эса, Бухоро хонлиги билан Ҳиндистон ўртасидаги иқтисодий-савдо алоқаларида Кобул ва Қандаҳор орқали ўтувчи карвон йўлларининг аҳамияти янада ортади. Чунки, Форс кўрфазидаги Ҳўрмуз (1510) ва сўнгра Ҳиндистондаги Гоа, Диу, Даман ва Чуал каби порт шаҳарларнинг португалияликлар томонидан босиб олиниши натижасида бобурийлар давлатининг денгиз орқали савдо қилиш имконияти жуда чекланиб қолди. Кобул ва Қандаҳорнинг Ҳиндистон ва Марказий Осиёни боғловчи карвон йўллари тизимида тутган ўрни “Бобурнома”да ҳам таърифлаб ўтилган. Унга кўра, «Ҳиндистон билан Хуросон орасида хушқи йўлдин икки бандадур, бир Кобул ва яна бир Қандаҳор. Қашғар ва Фарғона ва Туркистон ва Самарқанд ва Бухоро ва Балх ва Ҳисор ва Бадахшондан карвон Кобулга келурлар, Хуросондин карвон Қандаҳорга келур... Бисёр яхши савдохонадур. Савдогарлар Хитойга ё Румга борсалар, ушмунча - ўқ савдо қилгайлар. Ҳар йил етти-секкиз-ун минг от Кобулга келур... Ҳиндистондин оқ рахт ва қанд ва набот ва шакар ва ақоқир келтирурлар... Хуросон ва Ироқ ва Рум ва Чин магои Кобулда топилур. Ҳиндистоннинг худ бандаридур» (Заҳриддин Муҳаммад Бобур., 1989, 117-118-бетлар). «Ост Индия» компаниясининг вакили Стилниинг маълумотига асосланадиган бўлсак, қуруқликдаги бу карвон йўли, яъни Кобул ва Қандаҳор йўли орқали XVII асрда ҳар йили 14 минг туя мол олиб ўтилган (Гольберг Н.М., 1949, с. 135).

XVI-XIX асрлар давомида ўзбек хонликларини Ҳиндистон билан боғловчи алоқа йўллари йўналишлари Афғонистондаги йирик савдо шаҳарлари — Балх ва Кобул ёки Ҳирот ва Қандаҳор орқали ўтганлигини, асосан, қуйидаги икки йўналишдаги транзит карвон йўлидан фойдаланилганини кўраимиз:

1) Бухоро — Қарши — Келиф кечув — Балх — Кобул — Деҳли ёки Самарқанд — Ғузор — Оқработ — Термиз — Балх — Кобул — Деҳли;

2) Хива — Марв — Хирот — Қандаҳор — Агра — Дехли<sup>179</sup>.

Умуман олганда, XVI-XIX асрларда ҳам Ўрта Осиё-Ҳиндистон алоқалари анъанавий тарзда давом этди ва ҳар икки мамлакат халқлари иқтисоди ва маданияти ривожидан муҳим ўрин тутди. Ўрта Осиёнинг кўплаб шаҳарларида Ҳинд савдогарларининг яшаганликлари, уларга тегишли карвонсаройларнинг мавжудлиги ҳам бу алоқалар кўлаמידан далолат беради.

Қадимий маданиятга эга бўлган Хитой ва Марказий Осиё халқларининг иқтисодий-маданий алоқаларига милоддан аввалги минг йилликнинг ўрталаридаёқ асос солинганлигини юқорида кўриб ўтган эдик. Кейинчалик Буюк ипак йўли бўйлаб бу алоқалар янада кенгайди ва ривожланди. XVI асрдан бошлаб, халқаро денгиз йўлларининг очилиши Буюк ипак йўли фаолиятига ҳам ўз таъсирини ўтказди. Бу ҳолат Марказий Осиё — Хитой муносабатларининг биров сустлашишига ҳам олиб келди. Бу муносабатларни ривожлантиришга тўсқинлик қилувчи сабабларга Етти-сув ва Қашқар оралигидаги ерларни ўз таъсир доирасига киритган кўчманчи қозоқ ва жунғорларнинг талончиликларини ҳам киритиш мумкин. Хитойдан Марказий Осиёга келувчи карвон йўллари хавфсизлиги таъминланмаганлиги учун савдогарлар Қашқар — Фарғона — Тошкент — Самарқанд — Бухоро — Марв — Машҳад орқали ўтган азалий савдо йўлидан кўра Хитойдан баланд Ҳиндикуш тоғлари орқали Қандаҳор ва Хиротга, бу ердан Ҳиндистонга ва Ўрта Ер денгизи қирғоқларига чикувчи машаққатли йўлдан фойдаланишга мажбур бўларди<sup>180</sup>. Лекин шунга қарамасдан, Бухоро хонлиги билан Хитой ўртасидаги ало-

<sup>179</sup> Бугунги кунда Ўзбекистон ҳукумати қабул қилинган махсус дастур доирасида Термиз — Кобул автомобиль йўлини таъмирлаш ишида иштирок этмоқда. Бу йўл Кобул — Бағрам — Салам домини (баландлиги 3363 м, ҳозирда бу довонда 159 м. узунликдаги туннел-ер ости йўли қурилган) — Пули-Ҳамри — Рабатак — Бах — Термиз йўналишида фаолият кўрсатади. Кобулдан Ҳиндистонга эса Кобул — Жалолобод — Хайбар домини — Пешовар — Лоҳар — Дехан автомобиль йўли орқали ўтиш мумкин.

<sup>180</sup> Хитойдан Помир-Ҳиндикуш тоғлари орқали Ҳиндистонга ўтган йўналишда XX аср бошларида автомобиль йўли қурилган. "Қорақурум йўли" номи билан аталувчи бу йўл Қашғана (Хитой) бошланиб Музторота домини (баландлиги 7719 м) — Тоҳурғон — Анжеқобан — Қунжероб (ёки Расс) домини (баландлиги 4602 м, Ҳиндистонга қарашли) орқали Ҳиндистонга олиб ўтади.

қалар бутунлай тўхтаб қолмади. Бу икки давлат ўртасида XVI-XIX асрларда ҳам ўзаро иқтисодий-савдо алоқалари бўлганлиги тарихий манбаларда ўз аксини топган. Хусусан, XVI аср ўрталарида Бухорода бўлган инглиз сайёҳи Антони Женкинсон ҳам Қашқар орқали йўл очиб ва хавфсиз бўлган даврларда Хитойдан Бухорога савдо карвонлари келиши, бу йўлни карвонлар 9 ойда босиб ўтиши тўғрисида маълумот бериб ўтади (Дженкинсон А., 1937, с. 178, 185). XVI-XVII асрларда Хитой пойтахти Пекинда бухоролик савдогарларнинг махсус савдо расталари бўлганлиги (Зияв Х.З., 1962, с. 88), ҳатто Хитойнинг нафис ипак матоларини Сибирь ва Россиянинг ички шаҳарларига етказиб беришда ҳам “бухоролик савдогарлар”<sup>181</sup> асосий ўрин тутгани (Юлдашев М.Ю., 1964, с. 47) Марказий Осиё ва Хитой алоқалари бу даврда узлуксиз давом этганидан далилат беради.

Бухоро хонлигининг Хитой билан боғлаб турувчи карвон йўллари XVI-XIX асрларда ҳам Амир Темур ва темирийлар давридаги йўналишлар бўйлаб ўтган. Бухородан Хитойга боровчи йўлларнинг асосий йўналиши Тошкент воҳаси ва Еттисув ёки Фарғона водийси орқали ўтарди. XVI аср бошларига оид манбаларда Андижондан Хитойга Ясси (ҳозирги Туркистон) шаҳри орқали ўтувчи йўл ҳақида маълумот берилади (Фазллах ибн Рузбехан. 1979, с. 114).

Умуман олганда, XVI-XIX асрларда Бухоро ва Хива хонлиқларини Хитой билан боғловчи карвон йўллари икки йўналишда — Еттисув орқали ўтувчи шимолий ва Фарғона водийси орқали ўтган жанубий йўналишда бўлган. Марказий Осиё билан Хитойнинг ўзаро алоқаларида Шарқий Туркистон олдинги даврлардагидек муҳим рол ўйнади (Султонова Г., 2004). Карвонлар Шарқий Туркистон шаҳарларига — жанубий йўналиш бўйлаб Қашқар, Хўтан ва Ёркентга, шимолий йўналиш бўйлаб Турфон ва Ху-

<sup>181</sup> XVI-XVII асрларда минтақа ҳудудининг асосий қисми Бухоро хонлиги таркибига кирганлиги ҳамда Ўрта Осиё — Россия алоқалари шу даврдан бошлаб ривожлангани маълум. Шу билан боғлиқ ҳолда Ўрта Осиёнинг турля минтақаларидан Россияга келган келган савдогарларни ҳатто кейинги даврларда ҳам “Бухороликлар” сифатида аташ рус манбаларида кенг тарқалган.

мулга боришган. Бу икки асосий карвон йўли Буюк Хитой деворининг гарбидаги Хитой божхонаси жойлашган худудда бирлашган (Мукминова Р.Г., 1990, с. 119).

Албатта, бу маълумотлар Бухорони Хитой билан боғловчи асосий йўлларга тегишлидир. Бу йўллардан ташқари, «Самарқанд», «Қоратегин», «Бадахшон» йўналишлари деб аталувчи ва тоғ доволари орқали ўтувчи бошқа йўллар ҳам бўлган ва улардан маълум даврларда мавсумий фойдаланилган. Хусусан, Қашқардан Янгиҳисор ва Қорачаноқ қишлоғи орқали Шаҳноз дарёси водийси бўйлаб Бадахшонга ўтувчи йўл ҳақида «Тарихи Рашидий» асари муаллифи (XVI аср) ҳам маълумот беради (Мирза Мухаммад Ҳайдар., 1996, с. 368).

Тарихчи Маҳмуд ибн Вали (XVII аср) Хўтан вилоятида Қашқар ва Талас каби машҳур шаҳарлар жойлашганлигини, Қашқар Хитой билан чегараланганлиги, Қашқардан Хўтангача 12 кунлик, Хўтандан Хитойгача 4 ойлик йўлни босиб ўтиш кераклигини қайд этади (Маҳмуд ибн Вали., 1977, с. 39).

Хитой ва Ўрта Осиёни боғловчи йўллар ҳақидаги муҳим маълумотлар Мир Иззатуллонинг «Ма'сир-и Бухоро» асарида ҳам мавжуд. Хусусан, унда Қашқардан Қўқонгача бўлган куйидаги аҳоли пунктлари — қишлоқлар, овуллар ва бекатлар кўрсатиб ўтилади:

Қашқар — Кичик Андижон — Уртанг — Қанжағлик — Қизилуя — Шўрбулоқ Кўрғошим — Шўрбулоқ Мулла Чап — Ўқсолур — Довони Мозор — Шўрбулоқ Йасакечик (текис кечув. — Ў.М.) — Сарикамуш — Семизхотун — Кўҳи Қоф — Қашқар дарёси кечуви — Ноғорачалди — Янгин — Тўқайбоши — Эгизакдовон — Манзил — Кўксув — Ётрик тоғ йўли дарвозаси — (Бу ерда иккинчи тоғ довони жойлашган — Ў.М.) Тезак (Терек довони — Ў.М.) — Арчалик — Манзил — Ёмонқиз — Манзил — Мозори Гунбад — Гулшан — Чуғурчуқ — Зиртепа — Лангар — Манзил — Моду — Ўш — Наманган — Арвона — Мингтепа — Йўлхона Тегирмабош — Кўприк қишлоғи — Марғон (Марғилон — Ў.М.)

— Оқбик — Қорахитой — Қўқон (Аминов Б., 2006, с. 113; Мавлонов Ў., Аминов Б., 2006, 21-бет).

Минтақамизнинг савдо шаҳарларини Шарқий Туркистон орқали Хитой билан боғловчи юқоридаги йўналишлар Марказий Осиёнинг алоқа-коммуникация тизимида муҳим ўрин тутган бўлиб, минтақанинг дашт ва текисликлари орқали ўтган йўллардан фарқли равишда, тоғ доvonлари ва тоғ олди ҳудудлари, бу ҳудудларда мавжуд кичик сойлар, дарёлардаги кечувлар орқали ўтган. Шу туфайли ҳам савдо карвонлари ва йўловчилар бу йўналишларни босиб ўтишда бир қатор табиий қийинчиликларга дуч келганлар. Хусусан, Мир Иззатуллонинг ёзишича Чуғурчиқ-Лангар йўналишида, аниқроғи, Зиртепадан Лангарга ўтишда мавжуд бўлган тоғдан тушиш пайтида, қор ниҳоятда кўп бўлганлиги боис, Мир Иззатуллога тегишли бўлган битта от ва у билан саёҳат қилаётган карвонга тегишли бир нечта отлар халок бўлган. Қашқардан Қўқонга ўтувчи йўлнинг айрим йўналишлари, хусусан, тоғ доvonлари орқали ўтувчи қисмларидан қиш ойларида ҳаракатланиш бир қатор қийинчиликлар туғдириши ҳақида Фарғона водийсидаги алоқа коммуникация йўлларини рекогноцировка қилиш вазифасини бажарган рус ҳарбийлари ҳисоботларида, хусусан, Мир Иззатуллодан 74 йил кейин Ўшдан Олойга ўтувчи йўлни ўрганган Россиянинг Туркистондаги бош штаби капитани Трусов асарида ҳам бу ҳақда маълумот олиш мумкин<sup>182</sup>.

“Ма’сир-и Бухоро”да Фарғона водийсининг дарвозаси сифатида Ўш шаҳри эслатилади ва Лангардан Ўшга келиш йўлида жойлашган қирғиз овулларига батафсил таъриф бериб ўтилади. Бу асарда Қашқар — Қўқон оралиғидаги жой номлари ҳақида келтирилган маълумотларни таҳлил қилиб минтақанинг турли ҳудудларидаги фойдали қазилмалар ва табиий ерости бойликлари ва улардан фой-

<sup>182</sup> Бу маъбада Ўшдан Лангаргача бўлган масофа 30 версть эканлиги, Лангар дараси 11 верстьга тўзилгани, Чуғурчиқ доvonи баландлиги 7700 фут эканлиги қайд этилади. (Бу ҳақда қarang: Трусов, 1888., с. 167).

даланиш даражаси ҳақида муҳим ҳулосаларга келиш мумкин. Хусусан, Шўрбулоқ, Қўрғошин деб аталган жойда маҳаллий қирғизлар томонидан қўрғошин қазиб олиниб Фарғона шаҳарларида сотилиши, Арчалик деб аталган жойда арчазорлар мўл эканлиги ва ундан маҳаллий ҳунармандлар фойдаланиши тўғрисидаги маълумотлар эътибога лойиқдир (Аминов Б., 2006, 113-115-бетлар).

Маълумки, савдо алоқаларида ушбу ҳудудлардаги сиёсий вазият қатта ўрин тутарди. Еттисувдаги нотинч сиёсий вазият ҳамда Хитойда хусусий савдогарларга мамлакатдан ташқарига чиқиб савдо қилишларига рухсат берилмаганлиги ҳам икки томонлама савдо алоқаларига ўз таъсирини ўтказарди. Маълумотларга қараганда, сўнги ўрта асрларда Марказий Осиёдан ва бошқа мамлакатлардан келган савдогарларга Хитойнинг шимоли-ғарбий қисмида жойлашган Сучжоу ва Ганьчжоу (Қамжу) шаҳарларига боришга рухсат этилган. Элчилик миссиялари таркибида эса 100 тадан ортиқ киши бўлмаслиги керак эди. Элчиларни ҳам кўп ҳолатларда чегара шаҳарларида қабул қилишиб, Пекингга 20 дан ортиқ киши ўтказилмаган (Буриев О., Қалганов А., 1990, с. 112). Бу сиёсат Хитой ҳукуматининг ташқи савдо алоқаларини бутунлай давлат монополиясига айлантиришга бўлган ҳаракатига боғлиқ эди.

Аштархонийлар ҳукмронлиги даврида Бухоро хонлигида ички низоларнинг кучайиши ҳам икки мамлакат ўртасидаги алоқаларга тўсқинлик қилар эди. Лекин шунга қарамасдан, XVIII аср охирида ҳам Бухорода турли мамлакатлардан келувчи савдогарлар ичида хитойликлар ҳам бор эди (История Узбекистана в источниках., 1984, с. 144). XIX аср бошларига тегишли манбаларда эса Хитой савдогарлари асосан Қашқар ва Фулжадан келиб Олатов қирғизлари билан савдо қилиши, Бухорода Хитой савдогарлари йўқлиги, бу даврда Қашқардан Ўрта Осиёга ўтувчи 3 та довон – шимолда Беловули ёки Толдик довони, жанубда Шарт довони ва улар ўртасида Терек довони мавжуд бўлгани ҳақида маълумотлар бор (Мейендорф Е.К.,

1975, с. 72). Бу Ўрта Осиё-Хитой алоқаларининг сўнги Ўрта асрларда бутунлай тўхтаб қолмаганлигидан, Буюк ипак йўлининг айрим тармоқлари кейинги тарихий даврларда ҳам фаолият кўрсатганлигидан далолат беради.

Умуман олганда, ўрта асрлар даври минтақа алоқа-коммуникация тизими фаолияти ривожда алоҳида ўрин эгаллайди. Бу давр, бир томондан, ички алоқа йўллари тармоқлари ниҳоятда кенгайган, йирик шаҳарларда ва муҳим алоқа йўллари йўналишида йўлбўйи иншоотлари ва савдо-сотиқ билан боғлиқ иншоотлар барпо этишда салмоқли ишлар амалга оширилган, ташқи савдо алоқалари ривожланган давр сифатида олдинги даврлардан ажралиб туради. Иккинчи томондан, ўрта асрларда ички ва ташқи савдода иштирок этувчи карвонлар, йўловчилар хавфсизлигини таъминлаш соҳасида, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш бўйича катта ҳуқуқий-сиёсий тадбирлар ҳам амалга оширилгани эътиборга лойиқдир. Бу, айниқса, ривожланган ўрта асрларда яққол кўзга ташланади.



# IV БОБ. СУВ ЙЎЛЛАРИНИНГ МИНТАҚА АЛОҚА-КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА ТУТГАН ЎРНИ

## 4.1. Сув транспорти воситалари ва уларнинг сув йўллари шаклланишидаги аҳамияти

Антропоген ландшафтларнинг, яъни инсон томонидан эгалланган ҳудудларнинг кенгайиб бориши табиий равишда йирик ва кичик дарёлар, кўллар ва бошқа мавсумий сув ҳавзаларининг ҳам ўзлаштирилишига олиб келарди. Бу жараён дастлаб ичимлик сувига бўлган табиий эҳтиёж сабабли келиб чиққан бўлса, кейинчалик янги ҳудудларнинг ўзлаштирилиши ҳамда балиқчиликнинг ривожланиши дарё ва кўлларда ҳаракатланишга ихтисослашган илк транспорт воситаларининг пайдо бўлишига олиб келди. Бундай транспорт воситаларининг пайдо бўлиши ва эволюцияси сув йўлларини босқичма-босқич ўзлаштиришга имкон берган муҳим ютуқ эди. Мезолит даврида яшаган овчи ва балиқчи қабилалар сув транспорти воситаларининг илк ихтирочилари бўлган. Шу тариқа, сув йўлларининг ўзлаштирилиши бевосита сувда ҳаракатланишга ихтисослашган транспорт воситаларининг пайдо бўлиши ва босқичма-босқич ривожланиб бориши билан узвий боғлиқликда борди. Мутахассислар фикрича, сувда ҳаракатланишга мўлжалланган илк воситалар кичик сол кўринишида бўлиб, мезолит даври одамлари бир неча узун новдаларни бир текис боғлаб, устига қамиш ёки ўтлар боғламини тўшаб сувда сузганлар. Бироқ бундай транспорт воситаларининг имкониятлари анча чекланган эди. Чунки сол билан узун ходалар ёрдамида унча чуқур бўлмаган сувда ёки сув оқими бўйлабгина сузиш мумкин бўлган (Семенов С.А., 1963, с. 261).

Сувда ҳаракатланишга ихтисослашган илк транспорт воситалари ичида улкан дарахтлар пўстлогидан тайёрланган енгил қайиқсимон воситалар ҳам бўлган. Бундай қайиқлар чидамсиз ва тез яроқсиз бўлиб қолиши, сув транспорти соҳасидаги кейинги муҳим ихтиро — маълум

катталиқдаги дарахтлардан ўйиб ясалган ва эшкак билан бошқариладиган қайиқларнинг пайдо бўлишига олиб келди. Эшкаклардан фойдаланиб бошқарилган бу қайиқлар нисбатан чуқур сувларда узоқ муддат сузиш имконини берарди (Семенов С.А., 1963, с. 261). Бундай қайиқлар ҳақида Россия давлат тарихи музейида сақланаётган бронза даврига оид улкан дуб дарахтини ўйиб ясалган қайиқ (челн) мисолида тасаввур ҳосил қилиш мумкин. Дон дарёсининг қуйи оқимида жойлашган Шучье қишлоғи (Воронеж области) яқинидан топилган бу қайиқнинг узунлиги 7,5 м. бўлиб, ички ён қисмида 6 та кўндаланг ёғоч ўриндиқ мустаҳкамланган махсус жой мавжуд<sup>138</sup>. Фикримизча, бундай қайиқларни ясашда ва улар учун хом ашё топишда маълум қийинчиликлар бўлгани ҳамда улар вазни оғирлиги туфайли юк билан сузиш имконияти чеклангани боис, бундай қайиқлар унчалик кенг тарқалмаган.

Сув йўллари ўзлаштириш ва сувда ҳаракатланувчи транспорт воситаларининг такомиллаша бориши мезолит даври охири ва неолит давридаёқ эшкаклар ёрдамида бошқариладиган турли шакл ва ҳажмдаги енгил қайиқларнинг пайдо бўлишига ҳам олиб келди. Буни ер шарининг турли жойларидан топилган моддий топилмалар ва тасвирий санъат намуналари ҳам тасдиқлайди (Алексеев А., Першиц Л., 1990, с. 224).

Шу тариқа, мезолит даври охири ва неолит даврида сув йўллари ўзлаштирилиб, сувда ҳаракатланувчи транспорт воситалари – енгил қайиқлар ва елканли кемалар ихтиро қилинган. Мезолит ва неолит давларида йирик денгиз ороллари яшаш учун ўзлаштирилгани (масалан, Ўрта Ер денгизи ва унга туташ денгизлардаги ороллар) ҳам сув транспорти ривожини соҳасида қўлга киритилган ютуқлардан далолат беради.

Қадимги Шарқда фойдаланилган сув транспорти турларининг айримлари ҳақида ёзма манбаларда қизиқарли маълумотлар мавжуд. Юнон тарихчиси Геродотнинг да-

<sup>138</sup> Бу қайиқни Россия давлат тарих музейи, 5-зал, марказий витринада кўриш мумкин.

лолат беришича, Дажла дарёсининг юқори оқимидан, Арман тоғларидан турли маҳсулотлар (асосан, сопол идишларда Финикия винолари) олиб келишда бобиллик савдогарлар Мажнунтол дарахти новдаларига терини маҳкам тортиб боғлаб ясалган ва похол тўшалган айлана шаклидаги қайиқлардан фойдаланганлар<sup>134</sup>. Фикримизча, бундай қайиқлар анча олдинги даврларда пайдо бўлган ҳамда ўзининг амалий аҳамиятини қадимги давр ва ўрта асрларда ҳам сақлаб қолган.

Янги тош даврида шакллана бошлаган кемачилик кейинги тарихий даврларда босқичма-босқич такомиллашиб борди. Қадимги Шарқда давлатчиликнинг ривожини, ички ва ташқи иқтисодий алоқаларнинг кенгайиб бориши сув транспорти тараққиётида янги босқични бошлаб берди. Сўнги бронза ва илк темир даврига келиб кемачиликнинг пайдо бўлиши ва ривожланишида Ўрта Ер денгизи бўйида яшовчи халқлар (қадимги мисрликлар, финикияликлар, эллинлар ва бошқалар) катта ўрин тутган. Ўрта Ер денгизи ва унга туташ йирик денгизлар (Арабистон денгизи ва бошқалар) ва дарёлар орқали ўтувчи сув йўллари ўзлаштирилиб, уларда ҳаракатланишга ихтисослашган йирик кемалар пайдо бўлди. Денгиз сув йўллариининг жадал ўзлаштирилиши, кемачиликнинг ривожини уларни ҳаракатга келтиришда нафақат эшаклардан, шу билан бирга, шамол кучидан ҳам фойдаланишга, яъни елканли кемалар пайдо бўлишига туртки берди.

Умуман олганда, мил. авв. II минг йилликда мисрликларнинг, мил. авв. I минг йиллик бошларидан бошлаб эса финикиялик денгизчиларнинг елканли кемалари Ўрта Ер денгизи ва Арабистон денгизи бўйлаб сузиб, савдо алоқаларида ва янги ерларнинг ўзлаштирилишида катта ўрин

<sup>134</sup> Бундай қайиқлар турли катталиқда (катталарига қайиқчи ва юк билан бирга эшак ҳам жойлашган) бўлиб, иккита эшак ёрдамида бошқарилаган. Бобилда савдогарлар қайиқларини бузиб (бундан айлана қайиқларда оқимга қарши сузиб бўлмаганлиги учун), мажнунтол дарахти новдалари ва поховли ҳам ўз маҳсулотлари сивгарини сотишган. Териларни (улардан яна қайиқлар ясашда фойдаланилган) эшакларга юклаб, қуруқлик йўллари орқали яна маҳсулот олиб келиш учун кеттишган. (Бу ҳақда қарагиз: Геродот., 2004, с. 88-89).

тутганлиги, “Денгиз халқлари”нинг Месопотамия ва Кичик Осиёдаги қадимги давлатлар ҳудудига қилган босқинчилик юришлари, қадимги юнонларнинг Ўрта Ер денгизи ороллари, Иония, Эгей ва Қора денгиз соҳилларини ўзлаштириши ва бошқа тегишли маълумотлар бу даврда йирик денгизлар инсоният йўлида катта тўсиқ бўла олмаганлигини кўрсатади.

Маълумки, Ўрта Ер денгизининг шимолида яшовчи финикияликлар сув йўлларининг ўзлаштирилишида ва сув транспорти ривожидан катта ўрин тутган. Қадимги Миср фиръавни Нехо буйруғи билан финикияликлар мил. авв. 596–594 йилларда ўз кемаларида инсоният тарихида биринчи йирик сув саёҳатини амалга оширганликлари, Ўрта Ер денгизидан Ҳинд ва Атлантика океанига чиқиб, Африка қитъасини айланиб ўтганликлари ҳақида маълумотлар мавжуд (Геродот, 2004, с. 224–225; Гуляев В.И., 1991, с. 44). Финикияликлар Қадимги Шарқда кемачилик ва денгизчиликда етакчи ўринни кейинги даврларда ҳам сақлаб қолгани маълум. Хусусан, Юнон-Форс урушлари даврида форсларнинг таркибидаги асосий ҳарбий кемаларни айнан финикиялик денгизчилар бошқарганлиги эътиборга лойиқдир<sup>135</sup>.

Шу тариқа, бронза ва илк темир давридан бошлаб сув йўлларини ўзлаштириш ва сув транспортдан фойдаланиш ўзининг янги босқичига кирди. Бу даврда ер шарининг турли ҳудудларининг, хусусан, йирик денгизлардаги оролларининг ўзлаштирилиши сувда узоқ вақт ҳаракатланишга (озиқ-овқат захиралари ва кўп сонли кишилар билан) мослаштирилган йирик транспорт воситалари – эшаккли ва елканли кемалар пайдо бўлиши натижаси эди.

Ўрта Осиёда ҳам сув йўллари ва сувда ҳаракатланувчи транспорт воситаларининг пайдо бўлиши қадимги

<sup>135</sup> Финикияликларга мисрликлар билан бирга кўприклар қуриш, қўшни ва улов воситалари учун озиқ-овқат омборлари қуриб, уларга кемалар ва паромларда ун захиралари етказиш каби махсус топшириқлар берилган. Финикияликлар юнонлар билан бўлган денгиз жангларида асосий куч бўлган. Шу билан бирга, Саламин денгиз жангида (бу жанг мил. авв. 480 йилда бўлиб ўтган) форс флотининг мағлубиятига ҳам айнан финикиялик денгизчилар айбдор деб топилганлигини айтиб ўтиш керак. (Бу ҳақида қараңг: Геродот., 2004, с. 314, 321, 363–364, 448–450).

даврларга бориб тақалади. Кичик қайиқлар, солларнинг пайдо бўлиши неолит даврида бошланган. Бу жараён минтақадаги дарёлар қавзаларида яшаган ва хўжалигида баликчилик катта ўрин тутган қабилалар фаолияти билан боғлиқ равишда борган. Агар кемачиликнинг шаклланиши ва ривожини йирик дарёлар ўрта ва қуйи оқимларида бошланганидан келиб чиқсак<sup>186</sup>, Амударёнинг қуйи оқимида яшаган Қалтаминор маданияти соҳибларини минтақадаги кемачиликка асос солган қабилаларнинг бири сифатида эътироф этиш мумкин. Бу жиҳатдан Нукусдан 20 км. узоқликдаги Бештепадаги қоятош суратларда кема тасвири топилгани диққатга сазовордир. С.П.Толстов томонидан бронза даврига оид деб ҳисобланган ясси тагли, бир мачтали, тўртбўрчак елканли, баланд кўтарилган бурама олд қисм ва унга нисбатан пастроқ қуйруқ қисмли бу кема ўз тузилишига кўра Миср, Шарқий Ўрта Ер денгизи ва Месопотамия ҳамда Болқондаги кемаларга ўхшаб кетади<sup>187</sup>. Бу кемадан Амударёнинг қуйи қисмида ҳамда Орол (ёки Каспий) денгизида сузиш учун фойдаланилган бўлса керак.

Эски Термиздаги Қоратепа ёдгорлигидан топилган буладаги<sup>188</sup> кема тасвири ҳам қадимги даврда фойдаланилган кемалар шакли ва тузилиши ҳақида муҳим маълумот беради. Мутахассислар фикрича, ясси тагли, бортига тери қопланган, юқори кўтарилган олд қисмида аждаҳосимон маҳлуқ, қуйруқ қисмида от ёлига ўхшаш шакл туширилган доирасимон кўринишдаги бу кема Оссурия думалоқ шаклли кемаларига ва Бобил юк кемаларига ўхшаб кетади. Кеманинг қуйруқ қисмида руль, бортининг пастки қисмида 18 та эшкакчи (демак, экипаж таркибида 36 та эшкакчи ва битта руль бошқарувчи бўлган) тасвирланган.

<sup>186</sup> Минтақадаги дарёларнинг юқори қисмларида оқим тезлиги катталиги, сув йўлининг нотекислиги ва бурамалиги кемачилик ва қайиқчилик ривожига тўсқинлик қилган. Буни қадимги даврда ҳам, ҳозирги пайтда ҳам кўриш мумкин.

<sup>187</sup> Бу кемаларда ва умуман, минтақанинг қадимги давр кемачилигида, мутахассислар фикрича, қадимги Шарқ цивилизацияси марказларининг таъсири сезилади. (Бу ҳақда қараг: Толстов С.П., 1948, с. 125; Ргвеладзе Э.В., 2005, с. 245-247).

<sup>188</sup> Булла — бир томовида (уч қисмида) муҳр ёки тамга мавжуд ёғоч ёки соподдан ясалган ҳассасимон буюм.

Кемада 5 та найзали жангчи тасвирланганидан бу кеманинг ҳарбий кема бўлгани эҳтимоли ҳам бор (Ртвеладзе Э.В., 2005, с. 247-248).

Ўрта асрларга келиб минтақамизда кемачилик янада ривожланди. Хусусан, Амударё, Сирдарё ва бошқа йирик дарёларда кемачилик изчил йўлга қўйилди. Афросиёбда Суғд ихшиди Варухмон (VII аср охири) саройида аёллар тушган кема тасвири ҳам топилган. Бу кемадаги аёллар хитой аёллари бўлиб, элчилик миссияси аъзоларидан бўлгани ҳақида тахмин ҳам мавжуд (Ртвеладзе Э.В., 2005, с. 247-248). Лекин ёзма манбаларда элчилик миссиялари таркибида аёллар бўлгани ҳақидаги маълумотлар акс этмагани ҳамда Ўрта Осиё ҳукмдорларига Хитой маликаларини келинликка бериш одати кенг ёйилганидан (Гумилев Л., 2003, с. 185-186; Камолиддин Ш.С., 2006а, с. 98) келиб чиқиб, бу аёлларни келинни кузатиб келаётган яқинлари ва хизматкорлари бўлганини ҳам тахмин қилиш мумкин. Бу кемалар ёнида сувда сузиб кетаётган иккита от тасвири ҳам борлиги ушбу тасвири шарҳлашда кўп ҳолатларга эътибор қаратиш кераклигини талаб қилади. Ўрта Осиёда йирик дарёлардан қайиқларда ўтишда отлар кучидан фойдаланиш қадимдан бўлгани маълум. Шундан келиб чиқиб, тадқиқотчилар бу тасвирда маҳаллий халқларнинг будда дини таълимоти билан боғлиқ дафн маросими, яъни марҳумларни нариги дунёга кузатиш маросими рамзий тарзда акс эттирилган бўлиши ҳам мумкинлигини қайд этадилар (Сулейманов Р., 2007, с. 213-216).

Қадимги давр ва ўрта асрларда, асосан, саҳро халқлари сифатида қаралувчи араб денгизчилари томонидан бутун Ўрта Ер денгизи ҳамда Ҳинд океани ва Тинч океанининг катта қисмидаги сув йўллари ўзлаштирилганлиги, ҳиндлар Шарқий Африка ва Қизил денгиз бухталарига, хитойликлар эса Жанубий Арабистон, Могодиш ва Малиндига кемаларда келиб савдо қилганлигидан (Бизли Ч.Р., 1979; Гуляев В.Д., 1991; Шумовский Т.А., 1986; Камолиддин Ш.С., 2005в, с. 44), Суғд савдогарларининг Марказий Осиё сув йўллари бўйлаб савдо алоқаларда фаол ишти-

рок этганидан (Ртвеладзе Э.В., 2005, с. 240-254; Etinne DE La Vaissiere., 2004), буюк географик кашфиётлар даврида европаликлар томонидан кашф қилинган сув йўллари йўналишларидан<sup>169</sup> келиб чиқсак, ўрта асрларда сув йўлларининг минтақалар ва қитъалараро алоқаларда тутган аҳамиятини яққол англаш мумкин.

Муқаддас китоб “Қуръони карим”да ҳам денгизлар ва денгизчилик ҳақида кўплаб оятлар мавжудлиги эътиборга лойиқдир. Масалан, “Сизларга ўзингиз ва бошқа мусофирлар фойдаланиши учун денгиз (сув) ови ва унинг емишлари ҳалол қилинди...” (Моида сураси, 96-оят), “У қуруқлик ва денгиз зулматларида йўл топишингиз учун сизларга юлдузларни яратиб қўйган зотдир...” (Анъом сураси, 97-оят), “У (Оллоҳ) шундай зотки, сизларни қуруқлик ва денгизда юргизур...” (Юнус сураси, 22-оят), “Дарё-денгиз тенг бўлмас — буниси ширин-тотли ва ичилиши осон, буниси эса шўр-тахирдир. Сизлар (уларнинг) ҳар биридан янги гўшт (яъни балиқ тутиб) ейсизлар ва тақадиган зебзийнат чиқариб олурсизлар. Ва сизлар (Оллоҳнинг) фазлу-марҳаматидан (яъни ризқу рўзидан) исташларингиз учун (денгиз ва дарёларда сувни) ёриб кетаётган кемаларни кўрурсизлар. Шояд шукр қилсангизлар” (Фотир сураси, 12-оят), “Денгизлардаги тоғлар каби баланд кўтарилган” қатновчилар (яъни елканли кемалар) ҳам ёлғиз У зотникидир” (Раҳмон сураси, 24-оят) каби оятлар (Қуръони карим. 1992, 82, 93, 138, 316, 411-бетлар) ислом мамлакатларида денгизчилик ва сув йўлларининг аҳамиятига катта эътибор берилишига ундагани сир эмас.

Ўрта асрларда Амударё ва Сирдарё оқими бўйлаб кемачилик ривожлангани, кема ва қайиқлардан кечувлардан ўтишда фойдаланилгани кўплаб манбаларда акс этган. Бу даврда сув йўллари ривожига мос равишда кемалар ясаладиган йирик марказлар ҳам вужудга кела бошлади. Хусусан, Амударёнинг қуйи оқимида, манбаларнинг да-

<sup>169</sup> XV аср охири — XVI аср бошларидаги Буюк географик кашфиётлар даврида европаликлар араб-мусулмон денгизчиларининг асарларидан, сув йўллари аск этган хариталаридан ва мусулмон денгизчилари хизматидан кенг фойдаланганлар.

лолат беришича, дарё кемалари куриладиган ва таъмирланадиган асосий марказ Кат шаҳри ҳисобланган (Мавлонов Ҷ., Маҳкамова Д., 2004, 75-бет). Бу шаҳарнинг Амударё сув йўлидаги аҳамияти Ибн Фадлан сафарномасида ҳам акс этган (Ибн Фадлан, 1992, с. 150). Амударё бўйидаги яна бир йирик шаҳар Термиз шаҳри ҳам кемачилик марказларидан бири эди. Араб географлари асарларида бу шаҳар Амударёнинг бош бандаргоҳи сифатида эслатилиб, унинг бухтасида йирик кемалар тўхташи ҳақида хабар берилади. Каштабонон деб аталувчи қайиқчиларнинг маҳалласи шаҳарнинг жанубий қисмида, сўнгги ўрта асрларда эса шаҳар аркидан ғарброкда жойлашгани, улар орасида кема ясовчи усталар бўлгани ҳақидаги маълумотлар ҳам Термизнинг кемачилик марказларидан бири бўлганлигидан далолат беради (Ртвеладзе Э.В., 2005, с. 249). Сирдарё ҳавзасида ҳам кемалар ясадиган йирик марказлар мавжуд эди. Улар ичида Хўжанд, Банокат-Шохрухия, Чиноз каби шаҳарларнинг аҳамиятини айтиб ўтиш мумкин (Ртвеладзе Э.В., 2005, с. 250).

Сўнгги ўрта асрларда турли ҳажмдаги қайиқлар Амударёдаги йирик кечувлардан бўлган Келиф, Керки ва Чоржўйда ҳамда Қаршида ҳам ясалган. Рус ҳарбийлари Келифга кема ясаш учун ёғоч Шерободдан келтирилиши, бу ердаги 5 та уста томонидан бир ойда битта катта кема ясалиши ҳақида маълумот беради (Архипов, 1884, с. 194-199). Тўплаган маълумотларимизга кўра, Бухоро амирлигининг Амударёга яқин бўлган айрим ҳудудларида ҳам кемалар ясаладиган йирик қишлоқлар бўлган. Ҳозирда ҳам Қорақўл яқинида “Камачи” номи билан аталувчи қишлоқ борлиги, маҳаллий қариялар амирлик даврида бу ерда кемалар ясовчи усталар бўлгани ҳамда кема ясаш учун ёғоч Панжикент яқинидан Зарафшон дарёси оқими бўйлаб бу ерга олиб келинганини хотирлашлари ана шундан далолат беради<sup>196</sup>. XIX аср бошларига тааллуқли рус ман-

<sup>196</sup> Панжикент яқинида қорақўлликлар қишлоғи борлиги ёғоч кесиб ва уни Зарафшон дарёси оқими бўйлаб Бухоро ва Қорақўлга жўнатиш билан, асосан, қорақўлликлар шугулланганликларини кўрсатади. (Бу маълумотларни тўплашда катта ёрдам кўрсатган қорақўллик олим Акбар ака Ғаниевга чуқур миннатдорчилик билдираман).



баларида ҳам Самарқанд атрофидаги тоғлардан ёғочлар Зарафшон дарёси оқими бўйлаб Бухоро ва унинг атрофидаги бекликларга етказиб берилишини қайд этилган (Мейендорф Е.К., 1975, с. 110). Бу даврда Хива хонлигида ҳам қайиқлар яшаш билан шуғулланадиган шаҳар ва қишлоқлар (Қорамаз ва Жаланди қишлоқлари аҳолиси) бўлган. Хонқа шаҳрида қайиқ ясовчи усталар ва керакли хом ашёга эга бўлган маҳаллий бойлар фаолият кўрсатган. Хива хонлигида 300 га яқин қайиқ ясовчи усталар борлиги, уларнинг 8 таси 8 кунда битта қайиқ ясай олиши, Хива қайиқлари чидамлилиги билан Бухоро қайиқларидан устун бўлиб, улэр Амударё бўйлаб Чоржўй яқинидаги “Россия юк транспорт жамияти”дан Кўнғиротгача юк ташишда асосий ўрин тутгани рус манбаларида акс этган<sup>191</sup>.

Қадимги давр ва ўрта асрларда кемалар қуришда асосан қаттиқ ва сувга чидамли дарахтлардан фойдаланилган. Хусусан, арча, тут, гужум дарахтлари кемачиликда асосий хом ашё бўлган. Кема ясаладиган ёғочларни танлаш ва уларни устахоналарга етказиб бериш билан махсус кишилар шуғулланган бўлса, ёғочларни қуригиш, керакли шаклга келтириш, ишлов бериш ва кемалар, қайиқлар яшаш каби мураккаб жараёнларни фақат малакали усталаргина бажара олган. Рус манбаларида Бухоро амирлигида қайиқлар фақат кечувлардан йўловчиларни ва юкларини ўтказиб туриш учун ишлатилиб, қайиқлар яшаш ва улардан фойдаланиш давлат томонидан қаттиқ назорат қилингани алоҳида таъкидлаб ўтилади (Гинтелло. 1886, с. 13).

Ўрта асрларда минтақадаги йирик дарёларда кемалар ва йирик қайиқлардан, асосан, иқтисодий-савдо алоқаларида, кечувлардан йўловчиларни ва турли маҳсулотларни ўтказиб туришда фойдаланилган<sup>192</sup>. Шу билан бирга, минтақамизда махсус ҳарбий кемалар бўлмаса-да, савдо

<sup>191</sup> Бу даврда Бухоро амирлигида руслар томонидан бир йилда 33 та қайиқ ижарага олинган бўлса, Хива хонлигида 100 га яқин қайиқни ижарага олиш мумкин бўлган. Ўртача қайиқнинг йиллик ижара ҳақи 120-140 рус рубли миқдорда бўлган. (Бу масалалар ҳақида қarang: Гинтелло. 1886, с. 12-13).

<sup>192</sup> Бу масалаларга қуйида кенгрок тўхталиб ўтамиз.

кемаларидан ва йирик қайиқлардан вазият тақозоси билан ҳарбий мақсадларда фойдаланиш йўлга қўйилганини ҳам айтиб ўтиш керак. Буни Хўжанд ҳокими Темур Маликнинг қайиқларни ҳарбий вазият талабидан келиб чиқиб, ўқ ўтмас “сузувчи истехкомга” айлантиргани ва мўғуллар куршовидан чиқиб кетгани (Мирзо Улуғбек., 1994, 144-146; Бартольд В.В. 1963а, с. 362), Амир Темур ва те-мурийлар даврида ҳам Амударёда кемачилик ривожлангани, кемачилик билан, асосан, дарё бўйида яшовчи аҳоли шугуллангани ва кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланилганлиги ҳақидаги маълумотлар (Низомиддин Шомий., 1996, 58, 78, 88-бетлар; Шарофуддин Али Йаздий, 1997, 145-бет) ҳам тасдиқлайди<sup>193</sup>.

Кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланилишини Амударё бўйида жойлашган ва мустаҳкам мудофаа тизими-мига эга бўлган, ислом даври манбаларида “Мадинат ар-Раҷжол”, яъни “Эрлар шаҳри” деб улуғланган Термиз шаҳри шайбоний Абдуллахон II томонидан қамал қилинган даврида (1572 йилда) ҳам кўрамиз. Бу қамал пайтида Абдуллахоннинг буйруғи билан “Хоразм чегарасидан Термизнинг энг чекка вилоятигача қаерда кема бўлса йиғиб” келиниб, бир кемага 50 та нафтандоз ва 50 та камончи жойлаштирилади ва шаҳарга кемалардан туриб хужум уюштирилади (Ҳофиз Таниш Бухорий., 1999, 230-232-бетлар). Ушбу маълумот бу даврда Амударё бўйлаб анча йирик кемалар ҳаракатда бўлганини кўрсатади. Амударё бўйлаб кемалардан фойдаланиш Бухоро ва Хива хонликларида анча яхши йўлга қўйилганини бошқа маълумотлар ҳам тасдиқлайди (Сейди Али Раис., 1963, 103-бет; Ҳофиз Таниш Бухорий. 1999, 280-281-бетлар; Абулғозий., 1992, 158-бет).

<sup>193</sup> Шарофуддин Али Йаздийнинг далолат беришича, Амир Темурнинг буйруғи билан Жайҳундаги кемачилар ва раъд оғучилар (яъни сузувчи, портловчи бомбасимон қуроолар отувчлар) Чоржудан сув йўли бўйлаб Қулузм (Каспий) денгизига етиб бориб, денгиздаги Амир Темурга душман гуруҳларга тегишан кемаларни ҳам қўлга киритиб, Моҳон қалъасини эгаллашда иштирок этганлар. (Қаранг: Шарофуддин Али Йаздий., 1997, 145-бет). Бу маълумот ушбу даврларда Амударё Каспий денгизига қўйилганини ҳам тасдиқловчи муҳим далиллар.

XIX асрнинг 20-йиллари ўрталарида Амударё кечув-лари устидан назорат ўрнатиш учун кураш Бухоро – Хива сиёсий муносабатларида катта ўрин тутиб, навбатдаги сиёсий низолар даврида Хива хони Элгузархон ва унинг яқинлари ўтирган кема Амударёга чўкиб кетгани ҳам (Саид Хомид Тўра Камёб., 2002, 33-34-бетлар) ҳарбий вазият-ларда кемалардан фойдаланилганлигидан далолат беради.

Дарёлардан ўтишда ва сув оқими бўйлаб сузишда, қайиқлар ва кемалардан ташқари теридан тайёрланган меш-лардан ҳам фойдаланилгани кўплаб манбалар орқали маълум. Сувда сузувчи воситалар ичида теридан айлана шаклида тайёрланган ва пуфлаб шиширилган мешлар ҳам узига хос ўрин тутди. Бундай мешларни пуфлаб шишириб ёки сомон тикиб дарёлардан ўтиш ёки сув йўллари бўйлаб ҳаракатланиш ҳам тарихнинг анча олдинги давр-ларида, хусусан, чорвачилик ва тўқимачилик пайдо бўлган неолит даврида бошланган бўлиши мумкин. Ксенофонт (мил. авв. V аср) маълумотига таянсақ (Ксенофонт., 2003, с. 22), бундай сузувчи воситалар мил. авв. I минг йиллик ўрталари-дан кенг истеъмолда бўлганлигини кўрамыз. Александр Македонский қўшини ҳам Амударёдан ўтишда бундай меш-лардан фойдалангани маълум. Юнон-рим манбаларига кўра, Бақтрия сатрапи Бесс Амударёдан ўтгач, барча кема ва қайиқларни ёқиб юборганлиги боис, Александр Македонский жангчиларининг чарм чодирларидан мешлар ясат-тириб, похол ва ўтлар билан тўлдирилган мешларни бир-бирига боғлатиб узига хос понтон кўприклар қурдиради. Бу усул билан 5 кунда 30 минг жангчи қуро-л-яроғлари билан Амударёдан ўтади (Арриан., 1962, с. 248; Ртвеладзе Э., 2005, с. 248). Рим тарихчиси Курций Руфнинг Алек-сандр Македонский махаллий сак қабилалари ерларига юриш қилганда ҳам қўшинларини Сирдарёдан мешлар ёрдамида ўтказгани ҳақидаги маълумотидан (Курций Руф., 1963, с. 6-30) келиб чиқсақ, юнон-македон қўшинлари йи-рик дарёлардан ўтишда қўллаган асосий усул ҳақида ху-лоса чиқаришимиз мумкин.

Теридан тайёрланган мешлар воситасида дарёларда сузиш, дарё кечувларидан ўтиш ўрта асрларда ҳам кенг фойдаланилган воситалардан бири бўлиб қолди. Хусусан, Ибн Фадлан (X аср) асарида ҳам Булғор подшолигига жўнаш олдидан Гурганжда (Кўҳна Урганч.-Ў.М.) туя терисидан тайёрланган мешлар сотиб олинганлиги, улардан, яъни пуфлаб шиширилган қоплардан, Ёйиқ (Урал) дарёсидан ўтишда фойдаланилганлиги ёзиб қолдирилган. Йўловчилар шиширилган чарм қоплар устига аввал юкларни ортишиб, кейин унга бир неча киши ўтирган ва узун таёқ билан уни нариги қирғоққа йўналтирган. Ибн Фадланнинг бир неча шериклари дарёга чўкиб кетганлиги бу усулда йирик дарёлардан ўтиш анча хавфли эканлигини кўрсатади (Ибн Фадлан, 1992, 152, 157-бет; Мирзоев Р., 2005а, с. 44-46).

Машҳур турк адмиралли Сейди Али Раиснинг “Миръотул мамолик” асаридаги маълумотлар ҳам вазият тақоза қилганда мешлар устига тахта ва ёғочлар қўйиб ҳозирланган сол ёрдамида катта дарёлардан ўтилгани ҳақида далолат беради<sup>194</sup>. Сўнгги ўрта асрларда пуфлаб шиширилган ва бир-бирига боғланган чарм мешларни отларнинг думига боғлаб, улар устига юкларни қўйиб дарёлардан, хусусан, Амударё ва унинг Вахш каби ирмоқларидан ўтишда ҳам фойдаланилгани рус манбаларида ҳам акс этган (Петров., 1886, с. 92).

Дарёлардан ўтишда отлардан фойдаланиш ҳам қадимдан кенг йўлга қўйилгани маълум. Бу ҳақда ўрта аср манбаларида кўплаб маълумотлар учрайди. Араб тарихчиси Табарий (IX аср) турклар Амударёдан сузиб ўтишда отлардан фойдаланиши ҳақида маълумот берса (Ат-Табарий., 1987, с. 210), Ибн ал-Асир (XIII аср) Хоразмшоҳни таъкиб қилиб борган мўғуллар Амударёдан ўтишда қайиқлар топа олмагани учун дарахтлардан катта охурсимон (тоғарага ўхшаш) мосламалар ясаб, сув ўтмаслиги учун уларни ҳўкиз териси билан қоплаб, сўнг уларга

<sup>194</sup> Хусусан, асар муаллифи ва унинг ҳамроҳлари Бадахшондан Кўлобга келишда Амударёнинг юқори оқимидан мешлар ёрдамида сузиб ўтишган. (Бу ҳақда қаранг: Сейди Али Раис., 1963, 93, 96-бетлар).

курол-яроғларини ортиб, ўзлари эса отларининг думидан ушлаб, ясаган мосламаларини ўзларига боғлаб сувдан ўтганлиги тўғрисида маълумот келтирилади (Ибн ал-Асир., 2006, с. 355). Мўғулларнинг қайиқсимон воситалар ясаш тажрибаси йўклиги ва улар дарёлардан ўтишда асосан теридан қилинган мешлардан фойдалангани ҳақидаги маълумотлардан келиб чиққан В.В.Бартольд бу ерда муаллиф хатога йўл қўйган деб ҳисоблаган эди (Бартольд В.В., 1963а, с. 488). Лекин фикримизча, мўғуллар маҳаллий қайиқчилар ёрдамида ушбу сузиш мосламаларини ясаган бўлиши ҳам эҳтимолдан холи эмас.

Дарё кечувларидан ўтишда отлар ёрдамидан фойдаланиш, аниқроғи, улар ёрдамида қайиқларнинг сувдан ўтказилиши ҳақида XIX охирларига оид рус манбаларида ҳам муҳим маълумотлар сақланиб қолган. Уларга кўра сув оқими тез бўлган кечувлардагина отлардан фойдаланилган бўлиб, хусусан, Келиф кечувидан (бу кечувда сув оқими тезлиги соатига 4 верстага яқин бўлган) ўтишда қайиқларга иккита от сув оқимига қарши тарафидан боғланган ва улар сузиб, суви саёз жойларда эса юриб қайиқнинг нариги қирғоққа чиқишига кўмаклашган. Сув тезлиги нисбатан тез бўлмаган Керки кечувида эса отлардан қайиқларни дарёдан ўтказишда фойдаланилмаган (Архипов., 1884, с. 195, 197).

Кемалар ва қайиқлардан нафақат сувда ҳаракатланиш воситаси сифатида, шу билан бирга, йирик дарёлардан кўп сонли қўшинни от-уловлари ва яроғ-аслоҳалари билан ўтказишда вақтинчалик кўприклар барпо этишда ҳам фойдаланилган. Қайиқларни бир-бирига боғлаб кўприк ясаш усули қадимги даврдан маълум бўлиб, мисол тариқасида Эрон шоҳи Кир II нинг мил. авв. 530 йилда массагетлар юртига уюштирган ҳарбий юриши даврида Амударёдан ўз қўшини билан кемалардан ясалган понтон кўприклар орқали ўтганини айтиш мумкин (Геродот., 2004, с. 92).

Қадимги даврда кемалардан кўприклар ясашда пишиқ арқонлардан фойдаланилган. Геродот бундай арқонлар

аҳамонийлар даврида папирус пўстлоғи ва баргидан тай-ёрлангани ҳақида маълумот беради (Геродот., 2004, с. 363). Нодиршоҳ қўшинлари Ҳиндистонга юриш қилганда, Қобулдарёдан ўтишда кемаларни от ёлидан эшилган арқон билан бир-бирига боғлаб понтон кўприклар ясаёттиргани (Массон М.Е., 1978, с. 20) бу соҳадаги тажрибалар даврлар ўтиши билан ривожланиб борганини кўрсатади.

Ўрта асрларда ҳам бундай йиғма кўприклардан кенг фойдаланилган. Хусусан, ўрта асрларда муҳим стратегик аҳамиятга эга йўллар кесишадиган Амударё кечуви бўйида жойлашган Термиз шаҳри яқинида кемалардан кўприклар қурилиб, маълум вақт давомида фойдаланиб турилган. Манбаларнинг далолат беришича, бундай йиғма кўприклар, асосан, ҳарбий мақсадларда барпо этилган. Маҳмуд Ғазнавий (999-1030 йй) 1025 йилда Мовароуннаҳрга юриш қилганда Термиздан қуйироқда кемаларни боғлаб сузувчи кўприклар барпо эттиради. Бу кўприк Амударёнинг чап қирғоғидан Пайғамбар оролига, бу ердан ўнг қирғоққа катта қўшинларни нисбатан қисқа фурсатда дарёдан ўтказиш имконини берарди (Массон М.Е., 1978, с. 18). Мазкур кўприкдан 1038 йил декабрда Чағониёнга юриш қилган Маъсуд Ғазнавий (1030-1040 йй.) қўшинларининг ўтгани ҳам маълум (Абулфазл Байҳақий., 2002, 24-25-бетлар).

Амударёнинг бошқа муҳим кечувлари бўйида ҳам понтон кўприклар турли даврларда ҳарбий-сиёсий вазиятга боғлиқ равишда барпо этилиб турилган. Бундай кўприклардан Чингизхоннинг Ўрта Осиёга юришлари даврида ҳам, унинг ворислари даврида ҳам фойдаланилган. Масалан, манбаларда Чингизхон қўшинлари Термиздан Балхга юриш қилганда Амударёдан кемаларни бир-бирига боғлаб ясалган понтон кўприклардан ўтгани қайд қилинади (Массон М.Е., 1978, с. 18). Машҳур тарихчи Рашидиддин (XIII аср) Хулағухоннинг Эронга юриши даврида, 1258 йилнинг бошларида Амударёга мўғул қўшинлари етиб келганда барча кемалар ва қайиқлар йиғиб келиниб, йиғма кўприк қурдирилгани ҳақида хабар беради (Рашидиддин., 1946, с. 23, 25).

Бу даврда Сирдарёда ҳам кемалардан қурилган кўприклардан фойдаланилган. Хусусан, IX аср манбаларида Ангрэн дарёсининг Сирдарёга қуйилиш жойи яқинида, Банокат шаҳри бўйида бундай кўприк бўлгани ҳақида маълумот сақланиб қолган (Массон М.Е., 1978, с. 21).

Ўрта Осиёдаги йирик дарёларда кемалардан йиғма кўприклар барпо этиш Амир Темур ва темурийлар даврида айниқса юксак ривожланганлигини қайд қилиб ўтиш мумкин. Амир Темур Дашти Қипчоққа, Тўхтамишхон устига уюштирган биринчи ҳарбий юришлари пайтида (1389 йилда) Сирдарё устига қурдирилган понтон кўприклардан фойдаланиб, ўз қўшинларини дарёдан ўтказгани манбалардан маълум (Шарофуддин Али Йаздий. 1997, 122-бет). Бу даврда кемалардан доимий фойдаланиладиган кўприклар ҳам қурилгани эътиборга моликдир. Ибн Арабшоҳнинг далолат беришича, Амир Темур мўғуллар даврида вайрон этилган Банокат шаҳрини 1392 йилда қайта тиклагач, Шохрухия номини олган бу шаҳар яқинида Сирдарё устидан кема ва қайиқлардан катта кўприк ясаттиради (Ибн Арабшоҳ., 1992, 118-бет). Бу кўприкдан нафақат ҳарбий мақсадларда фойдаланилган, шу билан бирга, у маълум вақт иқтисодий-савдо алоқаларида ҳам катта аҳамиятга эга бўлган.

Кема ва қайиқлардан кўприклар барпо этиш анъанаси Шохрух ва Мирзо Улуғбек даврида ҳам давом этади. 1405 йилда Улуғбекнинг оталиғи этиб тайинланган Шох Малик буйруғи билан Амударёдаги Келиф кечуви яқинида кемалардан понтон кўприклар қурдирилгани, Мирзо Улуғбек даврида Бухоро – Марв йўлидаги Фароб кечуви яқинида ҳам понтон кўприк бўлгани эътиборга лойиқдир (Массон М.Е., 1978, с. 19-20). Бу кўприклар Мовароуннаҳр шаҳарларининг Хуросон билан, айниқса, Марв ва Ҳирот каби шаҳарлар билан алоқаларни амалга оширишда катта ўрин тутган.

Сўнги ўрта асрларда ҳам кемаларни бириктириб ясалган понтон кўприклар ёрдамида дарёлардан ўтиш сақла-

ниб қолади. Хусусан, шайбоний ҳукмдор Абдуллахон Иккинчининг Тошкент устига ҳарбий юриши даврида Сирдарёдан кема ва қайиқлардан ясалган кўприк орқали ўтиб турилган (Ҳофиз Таниш Бухорий., 1999, 280-281-бетлар). Эрон ҳукмдори Нодиршоҳ Бухоро хонлигига уюштирган ҳарбий юриши даврида Амударёдан ўтишда Чоржўй яқинида кемалардан кўприк қурдиргани, уни Ҳиндистондан келган усталар ясаганлиги ҳақида маълумотлар мавжуд (Массон М.Е., 1978, с. 20). Бундай кўприклар қисқа фурсатда барпо этилиши ва йиғилиши билан ҳарбий вазият талабларига жавоб берса-да, албатта, доимий иқтисодий-савдо алоқалари ривожига унчалик аҳамият касб этмаган.

Умуман олганда, юқорида келтирилган маълумотлар минтақамиздаги йирик дарёларда кемачилик қадимдан ривожланиб келганлигини кўрсатади. Қадимги давр ва ўрта асрларда минтақадаги йирик дарёлар ва денгизларда<sup>195</sup> фойдаланилган кемалар ҳажми ва сифими масаласига келганда шуни айтиш керакки, бу масалага аниқлик киритадиган маълумотлар жуда кам. Юқорида кўриб чиқилган кемалар тасвирлари бу борада қисман маълумот бериши мумкин. Бу масалага оид тўлиқроқ маълумотларни эса XIX аср охирига тегишли рус манбаларидан, аниқроғи, рус ҳарбий разведкачилари ҳисобот асарларидан олиш мумкин. Уларга кўра, Амударёдаги кемалар катта, ўрта ва кичик ҳажмда бўлиб, катта кемалар узунлиги 56 фут<sup>196</sup>, эни 14 фут, баландлиги 4 фут, кема ичи чуқурлиги 1 футга тенг бўлган (Архипов., 1884, с. 195.). Бошқа манбаларда кичик қайиқлар узунлиги 5 сажень<sup>197</sup>, ўртачаси 10 сажень ва йириги 15 сажень бўлгани ҳақида маълумот бор (Петров. 1886 а, с. 58).

Минтақадаги сув йўлларининг иқтисодий-маданий алоқалардаги ўрнини аниқлашда сув йўллари ва кечувларда хизмат кўрсатиш масаласига ҳам тўхталиб ўтиш керак. Қадимги давр ва ўрта асарларга оид манбаларда бу ҳақда

<sup>195</sup> Бу ерда Орол ва Каспий денгизлари назарда тутилмоқда.

<sup>196</sup> 1 фут, ҳалқаро бирликлар тизимига кўра 30,48 см.га тенг келади.

<sup>197</sup> 1 сажень, ҳалқаро бирликлар тизимига кўра 2,13 метрга тенг.



аниқ маълумотлар учрамайди. Лекин Амударё, Сирдарё ва бошқа дарёларда кемаларда юк ташиш ёки йўловчиларнинг сув йўли бўйлаб ҳаракатланиши маълум ҳақ эвазига амалга оширилгани, бу турдаги хизмат кўрсатиш қадимги даврларда ҳам бўлгани табиийдир. Нисбатан кейинги даврларга тегишли манбаларда минтақадаги йирик дарёларда маҳаллий қайиқчилар кечувларда йўловчиларни ва юкларни маълум ҳақ эвазига дарёдан ўтказиб турганлиги ҳақидаги маълумотлар учрайди. Хусусан, Мир Иззатулло ҳам Келиф кечуви бўйидаги қўрғонда яшовчи кемачилар йўловчиларни маълум ҳақ эвазига дарёнинг нариги тарафига ўтказиб қўйиши ҳақида маълумот беради (Мавлонов Ў., Аминов Б., 2006, 21-бет). Албатта, кира ҳақи турли кечувларда ва даврларда турлича бўлган. Чунончи, XIX аср охирига тегишли айрим рус манбаларига кўра, кечувлардан қайиқда ўтказиш чоғида бир одамдан чорак танга, эшакдан ярим танга, аравадан (юк билан ёки юксиз) 1 танга, от ва туялардан (юкли ва юксиз) 1 танга кира ҳақи олинган (Архипов. 1884, с. 195).

Умуман олганда, Ўрта Осиёнинг алоқа-савдо йўллари ичида ўзига хос ўрин тутадиган сув йўлларида фойдаланиш ривожини сувда ҳаракатланишга ихтисослашган улов-транспорт воситалари – қайиқлар ва кемалар фаолияти билан чамбарчас боғлиқ эди. Кемачилик ривожига эса, асосан, минтақадаги йирик дарёлар ва уларнинг ирмоқлари бўйидаги шаҳарлар ва йирик қишлоқлар ҳамда Орол ва Каспий денгизи бўйидаги аҳоли пунктлари, бандоргоҳлар асосий ўрин тутган.

## **4.2. Амударё ва Сирдарё сув йўлининг минтақа алоқа-коммуникация тизимида тутган ўрни**

Қадимги аждодларимиз Ўрта Осиёнинг серсув дарёлари водийларини ўзлаштириши асосан тош даврининг сўнгги босқичларида бошланган бўлса, энеолит ва бронза даврларига келиб бу жараён янада кенгайди. Сувда ҳаракатланувчи транспорт воситаларининг пайдо бўлиши ва ривожига мос равишда минтақада мавжуд бўлган йирик да-

рёларнинг иқтисодий-маданий алоқалардаги аҳамияти ошиб борди. Ўрта Осиёдаги барча дарёлар асосан шимол-ғарбий йўналишда оқиб, бу дарёларнинг сув йўллари бўйлаб олиб борилган алоқалар минтақадаги иқтисодий-маданий муносабатларда муҳим ўрин тутди.

Қадимги даврда фаолият кўрсатган алоқа-савдо йўллари тизимида Ўрта Осиёдаги йирик дарёлар, хусусан, Амударё<sup>193</sup> сув йўли ҳам катта аҳамиятга эга эди. Шу сабабли дастлаб минтақанинг ички ва ташқи алоқаларида катта ўрин тутган Амударё сув йўлини кўриб ўтиш мақсадга мувофиқдир. Бу ерда шуни таъкидлаб ўтиш керакки, Амударё ўзани бундан тахминан 22 минг йилча олдин, яъни Голоцен даврининг охирларида шакллана бошлаган. Бу даврда Оқчадарё ва Сарикамиш бўйи дельтасининг шаклланиши тугалланиб, Амударёнинг Оролга тўлиқ қуйилиши юз берган. Лекин кейинги тарихий даврларда Амударё ўз йўналишини бир неча бор ўзгартириб, гоҳ Орол, гоҳ Каспий денгизига қуйилиб тургани маълум. Хусусан, қуйи ва ўрта голоцендан то мил. авв. II минг йилликкача Амударё ғарбга оқиб, Сарикамиш чуқурлигини<sup>194</sup> тўлдириб Ўзбой ўзани<sup>200</sup> орқали Каспий денгизига қуйилган бўлса, мил. авв II-I минг йиллик бошларида яна Оролга, мил. авв. I минг йилликдан то мил. I минг йиллик ўрталаригача яна Каспийга қараб оққани, Турк ҳоқонлиги давридан бошлаб, асосан, Оролга қуйилгани тадқиқотлар натижасида исботланган (Кесь А.С., 1979, с. 20). Амударё ривожланган ўрта асрларда Қорақумнинг ғарбий қисмидан ўтувчи Ўзбой ўзани орқали, яъни Сарикамиш чуқурлигидан Қрасноводск

<sup>193</sup> Амударё «Авесто»да Vahvi Dayiia номи билан тилга олинади. Аму (Амул) мил. авв. II минг йилликда Ўрта Осиёда кенг тарқалган Енисей-Кет тиллари («Она сув» маъносида) билан боғлиқ бўлиши мумкин. Қадимги турклар бу дарёни, барча йирик дарёлар каби Укуз деб, юнонлар эса бу номи ўз талаффузларига мослаб Охис (Окс) деб аташган. Ўрта аср манбаларида бу дарё Жайхун, Амул, Аму шаклида учрайди. (Бу ҳақда қараг: Камолиддин Ш.С. 2006а, с. 25-28; Камолиддин Ш.С., 2006б. 44-48-бетлар).

<sup>194</sup> Сарикамиш кўли ўрта аср манбаларида Қиз (Хиз) денгизи номи билан ҳам атаган. (Бу ҳақда қараг: Камолиддин Ш.С. 2006а, с. 31).

<sup>200</sup> Ўзбой номи Ўкузбой, яъни «бой дарё», «суви дарё» маъносидаги сўздан келиб чиққан бўлиши ҳам мумкин. (Бу ҳақда қараг: Камолиддин Ш.С., 2006а, с. 27).

(ҳозирги Туркманбоши. — Ҷ.М.) қўлтиғига қараб оққан бўлса (Шарафуддин Али Йаздий, 1997, 145-бет), XVI аср ўрталаридан бошлаб яна Сир (Орол.-Ҷ.М.) денгизига қуйила бошлаган ва шу сабабли “Урганч чўл бўлуб...” қолган (Абулғозий. 1992, 167-бет)<sup>201</sup>.

Умуман олганда, Амударё йўналишларининг бундай ўзгариб туришини минтақа рельефидаги ўзгаришлар ва қисман антропоген таъсир билан изоҳлаш мумкин. Хусусан, турли тарихий даврларда Амударё оқими йўналишларига мавжуд ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий вазиятга боғлиқ ҳолда тўғонлар ва дамбалар барпо этиш орқали ҳам таъсир кўрсатилгани маълум. Айрим манбаларга кўра, Амударё Туябўғиз тепалигига урилиб, икки ўзанга ажралган ва ўнг оқими Оқчадарё ўзани бўйлаб Орол денгизига қуйилган бўлса, чап ўзани Ўзбой орқали Сарикамиш чуқурлигини тўлдириб Каспийга қараб оққан (Толстов С.П., 1964, 314-336-бетлар).

Амударё ҳақидаги илк ёзма маълумотлар “Авесто”да учрайди. “Авесто”да сув ва ҳосилдорлик маъбудаси Ардвиги бағишланган қўшиқда келтирилган Ворукаша денгизи ва унга қуйиладиган Ардвиги ҳақидаги маълумотларни Орол денгизи ва Амударё дельтаси билан боғловчи қарашлар мавжуд (Ртвеладзе Э., 2005, с. 241). Амударё сув йўли ҳақидаги ёзма маълумотлар эса, асосан, антик даврдан бошлаб учрайди. Лекин бу маълумотлар Амударё сув йўлидан фойдаланишнинг бошланиши анча олдинги даврларда шаклланишини рад этмайди.

Юқорида кўриб ўтганимиздек, мил. авв. V-IV асрлар чегарасида Амударё Сарикамиш ва Ўзбой ўзани орқали Каспий денгизига қуйила бошлайди. Бу Амударёнинг юқори оқимидан то Каспий денгизигача бўлган катта ҳудудларга сув йўли орқали боғланиш имконини берарди. Бу бир томондан Хораз-

<sup>201</sup> Бу ва бошқа маълумотлар ривожланган ўрта асрларда Амударё Ўзбой ўзани ва Сарикамиш қўли орқали Каспий денгизига қуйилганини тасдиқлайди. Амударёнинг Орол денгизига оқибгани XVI асрнинг иккинчи ярмида Шайбоний ҳукмдор Абдуллаҳон Пиниг Хоразм устига уюштирган ҳарбий юришлари билан боғловчи қарашлар ҳам мавжуд. Унга кўра Абдуллаҳоннинг буйруғи билан Амударё суви йўналиши махсус тўғон ёрдамида ўзгартirilган.

мнинг Хиндистондан Амударё сув йўли орқали Каспий денгизи — Кавказорти — Қора денгизга олиб чиқувчи транзит ҳудуд сифатидаги аҳамиятини оширган бўлса, иккинчи томондан Хоразмнинг аҳамонийлар салтанатининг фарбдаги энг ривожланган ҳудудлари — Мидия ва Месопотамия билан яқин йўллар тизими орқали боғланишга ёрдам берарди.

Замонавий тадқиқотлар ҳам Амударёнинг Каспий денгизи билан боғловчи сув йўли Ўзбой ўзани орқали амалга оширилганлигини тасдиқловчи маълумотларнинг қўлга киритилишига олиб келди. Унга кўра, Ўзбой то V асрларгача сувга анча бой бўлиб, унинг оқими бўйлаб кемачилик анча ривожланган бўлган. Ўзбой ўзанининг икки қирғоғида ҳам мил. авв. I минг йиллик — янги эра бошларига тааллуқли маконлар — кўчманчи ва ярим кўчманчи чорвадор қабилалар қолдирган мазор-қўрғонлар кўплаб топилган. Ўзбойнинг шимолидаги бу ёдгорликлар Ўрта Осиёнинг фарбий қисмларида ўзига хос маданият барпо этган кўчманчи ва ярим кўчманчи қабилалар Ўзбой қирғоқларини мил. авв. IV асрдан бошлаб фаол ўзлаштирганликларидан далолат беради (Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю., 1990, с. 30).

Ўзбойдаги сув йўлидан фаол фойдаланилиши бу йўлни назорат қиладиган мустаҳкамланган истехкомлар — қалъалар барпо этилишига ҳам олиб келиши табиий эди. Улар ичида Ўзбойнинг ўрта оқимида, дарёнинг ўнг қирғоғида жойлашган Игдиқалъа<sup>202</sup> ҳамда Сарикамиш кўли чегарасида барпо этилган Қанғақалъа<sup>203</sup> истехкомлари алоҳида ўрин тутди. Бу қалъалар антик даврда Парфия ва илк ўрта асрларда Сосонийлар давлатининг Хоразм билан муносабатларида муҳим ўрин тутган. Хусусан, Игдиқалъа мил. IV асрда хионийларнинг Эрон сосонийларига қарши барпо этилган мудофаа истехкомлари тизимида марказий ўрин тутиш билан

<sup>202</sup> Бу ёдгорлик дастлаб 1954 йида С.П.Толстов раҳбарлигидаги экспедиция томонидан ўрганилган Қалъанинг номи унинг яқинидаги қудуқлар номидан олинган.

<sup>203</sup> Антик даврга мансуб ёдгорлик. Хоразм воҳасининг жануби-шарқий ҳудудларининг мудофаа тизмига кирган. Хионийлар ва сосонийлар ўртасидаги урушлар даврида вайрон бўлган. Ушбу қалъа номи «Қанғ» этноними билан боғлиқ бўлиши ҳам мумкин.

бирга Ўзбой сув йўлини назорат қилинишида ҳам катта аҳамиятга эга бўлган (Толстов С.П., 1959, с. 29-31).

Сўнгги йилларда Хоразм воҳасидаги Ичанлидепа ва Қалалиқир ёдгорликларида олиб борилган археологик тадқиқотлар бу маконлардан Кавказ ортида ясалган ҳунармандчилик маҳсулотларининг топилишига олиб келди. Бу ҳам қадимги даврларда Ўрта Осиё, хусусан, Ўзбекистоннинг жанубий вилоятларидан Амударё сув йўли бўйлаб Каспий денгизи орқали Кавказга ва Қора денгизга олиб борувчи савдо йўли мавжуд бўлганлигини кўрсатиб турибди.

Амударё сув йўлидан фойдаланиш бутун антик давр мобайнида ҳам катта аҳамиятга эга бўлганлигини, бу сув йўли бўйлаб иқтисодий-савдо алоқаларида кенг фойдаланилганлигини антик даврга оид ёзма манбалар маълумотлари ҳам тасдиқлайди. Хусусан, Страбон ўзининг машҳур «География» асарида Ўрта Осиёдаги сув йўллари ҳақида муҳим маълумотлар бериб ўтади. Унга кўра Окс (Амударё) Каспий денгизига қуйилган бўлиб, бу дарё орқали Ҳиндистондан келтирилган кўплаб маҳсулотлар Гиркон (Каспий) денгизигача, у ердан Албания (Озарбайжон)га ва Керки дарёси орқали Қора денгиз портигача етказиб берилган (Страбон., 2004, с. 311).

Кушонлар даврида ҳам Ҳиндистон ва Хоразм алоқаларида Амударё сув йўлидан кенг фойдаланилган. Бу сув йўли Термиздан Урганчга, Сарикамиш ва Ўзбой ўзани орқали Каспий денгизига, бу ердан Кавказ орқали Қора денгизга олиб чиққан. Амударё оқими бўйлаб савдо кемалари қатнови яхши йўлга қўйилганлиги ва у орқали Ҳиндистон товарлари Қора денгизгача етиб борганлиги тўғрисида рим тарихчилари ҳам маълумот бериб ўтадилар. Хусусан, қадимги Рим тарихчиси Аммиан Марцеллин асарида ҳам Амударё сув йўли ҳақида маълумот берилиши (Аммиан Марцеллин., 2005, с. 317), минтақамизнинг бу йирик бўғини бўйлаб олиб борилган иқтисодий-савдо алоқаларининг аҳамияти минтақа миқёсидан чиқиб, халқаро даражага чиққанлигини кўрсатади.

Қадимги Хитой тарихий солиномаларида ҳам Амударё сув йўли ҳақида маълумотлар мавжуд. Хусусан, Амударё сув йўли ва унинг аҳамияти ҳақида мил. авв. II асрга тааллуқли Хитой манбаларида муҳим маълумотлар келтирилади. Сима Цянь томонидан ёзилган Шицзи — “Тарихий солиномалар” (Сыма Цянь. 2003) ҳамда Бан Гу томонидан ёзилган “Цянь Хань Шу” асарларида келтирилган маълумотларга кўра, Гуйшуй (Амударё) дарёси бўйида савдогарлар яшаб, улар қуруқлик ва сув йўллари бўйлаб ўз маҳсулотларини қўшни ва узоқ ўлкаларга етказиб беришган (Бичурин Н.Я., 1998, с. 155, 188).

Амударё қирғоқларидаги антик даврга оид кўплаб шаҳарлар ва манзилгоҳлар сув йўли ёки муҳим кечувлар фаолияти билан боғлиқ ҳолда барпо этилган ва ривожланган бўлиши мумкин. Хусусан, Термиз шаҳри қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё сув йўлидаги муҳим порт шаҳарларидан бўлган. Машҳур испан элчиси Клавихо ҳам Термиз яқинидаги кечувда махсус ёрлиққа эга бўлган кемачилар кишиларни бир қирғоқдан иккинчисига ўтишини таъминлаб туришини қайд этади (Клавихо Руи Гансалес. 1990; Ртвеладзе Э., 2005, с. 249).

Амударёнинг Шўроб кечувида Кампиртепа ёдгорлиги ўрнидаги қалъада кушонлар даврида, мил. авв. I – мил. II асрларда божхона фаолият кўрсатган бўлиб, минтақадаги иқтисодий-савдо алоқаларида, хусусан, Кушон салтанатининг Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудлари билан алоқаларида катта ўрин тутган. Бу қалъа нафақат кечувни, шу билан бирга, Термиз – Урганч сув йўлини ҳам назорат қилиб турганлиги, бу ерда кемалар тўхташига мўлжалланган бухта бўлганлиги аниқлангани ҳам муҳимдир (Дудаков С., 2002а, с. 51-52). Ҳофизи Абрунинг (XV аср) “География” асарида ҳам Жайхун бўйида жойлашган, Термизга туташ бўлган Бурдоғўй мавзеси ҳақида (Шўроб кечуви бўйидаги Кампиртепа ёдгорлиги ўрнида. – Ў.М.) маълумот берилиб, бу жой юнон тилида “меҳмонхона” маъносини англатиши, бу ерда қадимдан дарё кечуvidан ўтиш-

ни таъминловчи кемачиларнинг бошлиқлари турганлиги ҳақида маълумот берилади (Бўриев О., 1997, 86-бет).

Қадимги давр ва ўрта асрларда Хазар денгизи<sup>204</sup> орқали ҳам кемачилик йўлга қўйилганлиги, минтақамизнинг Каспий денгизи орқали алоқаларида сугдийлар ва хоразмликлар катта ўрин тутгани маълум<sup>205</sup>. Айрим манбаларда ўрта асрларда ҳам Амударё сув йўлидан фойдаланиш давом этаганлиги хусусида муҳим маълумотлар мавжуд. Хусусан, Ибн Фадланнинг (X аср) Амударёнинг ўрта оқимидаги Фароб кечуви ёнида кемаларга ўтириб Хоразм пойтахти Кат шахрига борганлигини, улар кемалар ёллаган жойдан Хоразмгача 200 фарсах масофани босиб ўтганлиги тўғрисидаги маълумоти (Ибн Фадлан., 1992, 150-бет)<sup>206</sup>, Жамол Қаршийнинг (XIII аср) Қорахоний хукмдор Наср Илоқхон Маҳмуд Ғазнавий билан учрашиш (бу учрашув 1001/1002 йилда бўлиб ўтган.-Ў.М.) учун паромда Амударёни сузиб ўтганлиги ҳақидаги хабари (Джамал ал-Қарши., 2005, с. 91, 105). эътиборга лойиқдир.

Хоразмшоҳ-Ануштегинийлар даврида ҳам бу сув йўлидан фойдаланиш давом этади. Ануштегинийлар сулоласининг сўнгги хукмдори хоразмшоҳ Муҳаммад ибн Такин ҳижрий 617 (мил. 1220-1221) йилда Хазар денгизидаги ороллардан бирига кемада сузиб бораётганида вафот этгани ҳақидаги хабари (Джамал ал-Қарши. 2005, с. 117) ва бошқа тегишли маълумотлар<sup>207</sup> ҳам бу даврда Каспий орқали кемачилик яхши йўлга қўйилганидан далолат беради.

<sup>204</sup> Каспий денгизининг араб манбаларидаги номланиши. Бу денгиз, шунингдек, Хоразм денгизи деб ҳам аталган.

<sup>205</sup> Бу ҳақда батафсил қаранг: (Ртвеладзе Э., 2005, с. 243).

<sup>206</sup> Ибн Фадланнинг Фаробдан Катгача бўлган масофанинг 200 фарсах эканлиги ҳақидаги маълумоти муаллифнинг ёки унинг асарини оққа кўчирган хаттотларнинг ёки таржимонларнинг хатоси тухайли юзага келган бўлса керак. Чунки 1 фарсах ўртача 8 км. масофага тенг эканлигини ҳисобга олсак Ибн Фадлан Фаробдан Катгача бўлган масофани анча ошириб кўрсатганлигини кўрамыз.

<sup>207</sup> Хоразмшоҳ Муҳаммаднинг Каспий денгизидаги ороллардан бирида вафот этгани ҳақидаги маълумот анча ишончлироқдир. Масалан, "Тарихи арбаъи улус"да бу хукмдорнинг Каспийдаги Обескун оролида вафот этгани ва ҳатто қафан топилмагани учун, кийими билан дафн этилгани хабар қилинади. (Бу ҳақда қаранг: Мирзо Улуғбек., 1994, 154-155-бетлар).

Машиҳур араб сайёҳи Ибн Баттута (XIV асрнинг биринчи чорагида Чигатой улусига келган) асарида ҳам ёз ойларида Амударё сув йўли орқали Термиздан Урганча кемаларда буғдой ва арпа маҳсулотлари олиб келиниши, бу масофани кемалар 10 кунда босиб ўтиши қайд қилиб ўтилган (Ибрагимов Н., 1988, 73-бет).

Ўрта асрларда Амударё сув йўлидан фойдаланиш ва кемачилик ривожини билан боғлиқ масалаларга юқорида қисман тўхталиб ўтган эдик. Сўнгги ўрта асрларда ҳам Амударё сув йўлидан фойдаланиш давом этганлигини кўра-миз. Хусусан, илмий тадқиқотларимиз давомида тўпланган маълумотларга кўра, Хоразм воҳасининг дарё қирғоқ-ларига яқин қишлоқ ва қўрғонлари аҳолисининг маълум қисми то XX аср бошларигача Амударё сув йўлидан фой-даланиб, дарёнинг ўрта оқимидаги ҳудудлар билан иқти-содий алоқалар олиб борганлар<sup>208</sup>.

Амударё сув йўли ва кемаларнинг аҳамияти кейинги даврларда ҳам сақланиб қолди. XIX аср охири — XX аср бошларида, чор Россияси мустамлакачилиги даврида Аму-дарё сув йўлидан фойдаланиш янада ривожланди. Рус ҳар-бий-сиёсий доираларида Ўрта Осиёдаги сув йўлларига қизиқиш чор Россияси истилосидан анча олдин бошланган маълум. Мисол тариқасида Петр I томонидан Хоразмга юборилган Бекович Черкасский экспедицияси олдига қўйилган вазифаларни (Гуламов Х., 2005, с. 55-58), 1858 йилда Хива ва Бухорога жўнатилган Игнатъев бошчили-гидаги рус элчилиги миссияси олдига Орол денгизи ва Аму-дарё сув йўлидан рус кемалари фойдаланиши учун имко-ният яратиш масаласини ҳал қилиш юклатилганлигини (Муҳаммаджонов А.Р., Негматов Т.Н., 1957, 200-203-бет-лар) эсга олиш мумкин.

<sup>208</sup> 2005 йил апрель ойида Хоразм вилоятига уюштирган илмий сафаримиз давомида бу фикрни тасдиқловчи янги маълумотлар тўплашга эришдик. Хусусан, питнаклик 77 ёшли Тўрабой ота Полвооннинг берган маълумотида қараганда, хонлик даврида хоразмлик дарғалар Чоржўйдан баржа (сол)га маҳсулотларини юклаб, сув йўли орқали Питнак, Хонда, Чолиш каби йирик қишлоқ ва шаҳарларга олиб келганлар. Бу баржаларни эса махсус кишилар (бураклар) арқонлар ёрдамида дарё оқимига қарши судраб, Чоржўйга етказиб берганлар.



Термиз — Чоржуй оралигидаги Амударё кечувлари

№	Кечув номи	Фойдаланилган вақти, иқтисодий ва географик аҳамияти	Кемалар сони (XIX аср иккинчи ярмида)
1	Термиз кечуви	Мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан XX аср бошларигача Ҳиндистон ва Афғонистон савдо шаҳарларидан Сурхон воҳаси ва Жанубий Тожикистон, Зарафшон ва Қашқадарё воҳаларига келишда катта ўрин тутган	10 га яқин
2	Паттакесар кечуви	Сўнги ўрта асрларда кенг фойдаланилган. XIX аср охири - XX аср бошларида Бухоро ҳукумати билан келишув бўйича Россияга ижарага берилган. Рус ҳарбий ва юк кемалари учун бухта барпо этилган	2 та
3	Чўчкагузар кечуви	Сўнги ўрта асрларда кенг фойдаланилган	2 та
4	Шўроб кечуви	Бу кечувдан фойдаланиш мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан, эҳтимол, ундан ҳам олдин бошланган. Қадимги Бақтра шаҳрини Суғдиёна билан боғловчи асосий йўлнинг муҳим бўғини бўлган. Қадимдан XX аср бошларигача фойдаланилган.	2 та

5	Келиф кечуви	Бухоро ва Самарқанд-дан Қарши орқали Балх, Кобул ва Ҳиротга ўтувчи асосий кечув. Сўнги бронза - илк темир давридан то XX аср бошларигача фойдаланиб келинган. XIX аср иккинчи ярмида Бухоро ҳукуматига йилига 24000 танга даромад келтирган	6 та
6	Келифдан Керкигача яна 3 та маҳаллий аҳамиятга эга кечувлар бўлган <sup>219</sup> : 1. Хожа - солар; 2. Оққум босган; 3. Хотаб Имари.	Маҳаллий аҳамиятга эга, асосан сўнги ўрта асрларда фойдаланилган.	Бу кечувларда 1 тадан (умуман 3 та) кема бўлган
7	Керки кечуви	Мил. авв. I минг йилликнинг сўнги асрларидан бошлаб фойдаланиб келинади. Бухоро ва Самарқанддан Қарши орқали Кобул ва Ҳиротга ўтувчи асосий кечув. XIX аср иккинчи ярмида Бухоро давлати хазинасига 10000 танга йиллик даромад келтириб турган	3 та

<sup>219</sup> Маҳаллий аҳамиятга эга бу кечувларда маҳаллий қайиқчилар Бухоро ҳукумати рухсати билан маълум тўлов эвазига (кечувни ижарага олиб) фасолият юритганлар. (Бу ҳақда қаранг: Архипов., 1884, с. 196).

8	<p>Керки беклигида яна 4 та маҳаллий аҳамиятга эга кечувлар бўлган: Мукри, Ҳазрати Остона Чоршайба, Халач Чертама Хожачамбаз, Хасамели Башшир<sup>210</sup>.</p>	<p>Асосан сўнги ўрта асрларда фойдаланилган</p>	<p>4 та</p>
9	<p>Бурдалиқ кечуви (Бурдалиқ беклигида 3 та жойда кечув бўлган. Ҳар бирида биттадан кема бўлган)</p>	<p>Асосан, ўрта асрларда фойдаланилган</p>	<p>3 та</p>
10	<p>Боқижон Авлиё кечуви. Нарозм қўрғонидан 11 верст узоқликдаги кечув</p>	<p>Сўнги ўрта асрларда фойдаланилган. Маҳаллий аҳамиятга эга бўлган</p>	<p>2та</p>
11	<p>Эшон кечуви</p>	<p>Сўнги ўрта асрларда фойдаланилган. Маҳаллий аҳамиятга эга бўлган</p>	<p>2та</p>

<sup>210</sup> Бу кечувлардан ҳам маҳаллий қайиқчилар Бухоро ҳукуматига йилига 1000 танга ижара ҳақи тўлаш аъзаига фойдаланган. Ҳар бир кечувда биттадан кема бўлган. (Бу ҳақда қаранг: Архипов., 1884, с. 197).

12	<p>Чоржўй (Амул ёки Фароб) кечуви). Чоржўйдан сув оқими бўйлаб 20 версть қўйида Чоржўй беклигига қарашли маҳаллий аҳамиятга эга бўлган Қалаюмланди, Қўшчандир кечувлари ҳам бўлган.</p>	<p>Чоржўй (ўрта асрларда Амул ёки Фароб кечуви деб ҳам номланган) кечувдан фойдаланиш, эҳтимол, бронза ва илк темир давридан бошланган. Ўрта асрларда Марв шаҳрини Бухоро орқали Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудлари билан боғловчи асосий кечув сифатида катта ўрин тутган. XIX аср охирида Бухоро амири хазинасига 50000 танга йиллик даромад келтириб турган</p>	10 та
----	---	--	-------

1887 йилда Амударё флотилияси очилиши, дарёда катта кемалар ва пароходлар қатнови йўлга қўйилиши Амударё сув йўлига Россия ҳарбий-сиёсий доиралари эътиборининг катта бўлганини кўрсатади. Амударёда Рус флотилияси очилган дастлабки даврда “Царь” ва “Царица” деб аталган иккита пароход ва иккита темир биржалар қатнови йўлга қўйилган бўлса, XIX аср охирида бу флотилияда ҳар бири 25 тоннагача юк кўтара оладиган 6 та пароход, 50-100 тоннагача юк оладиган 13 та шатакчи баржалар бўлган (ЎзР. МДА. 3-жамғарма, 1-рўйхат, 875-иш, 3-5-варақ). Улардан ташқари Амударё бўйлаб яна 600 га яқин қайиқлар ҳаракатланиб, асосан, пахта ва галла маҳсулотлари ташилган (ЎзР МДА. 2-жамғарма, 1-рўйхат, 8-иш, 6-варақ).

Туркистон ҳарбий округи Бош Штаби ҳарбий разведкачиларининг ҳисобот асарларида Амударё сув йўли ва кечувлар фаолияти ҳақида муҳим маълумотлар сақла-

ниб қолган. 1876-1878 йилларда Шарқий Бухоро бекликларини ҳарбий-разведка мақсадида ўрганиб чиққан А.Быков ҳисоботида Қабодиён, Паттакесар, Шўроб ва Чўчкагузардаги кечувларда иккитадан кема, Келифда 6 та, Керки кечувида эса 4 та кема дарёдан ўтишни таъминлаб тургани акс этган (Быков А., 1879). Бошқа рус зобитлари асарларида келтирилишича, 1898-1900 йилларда Паттакесар кечувида 4 та кема (уларнинг 2 таси Бухорога, 2 таси Афғонистонга тегишли), Чўчкагузор кечувида 3 та кема (1 та Бухорога, 2 та афғонларга тегишли) бўлган (Грулев М.В., 1900, с. 64-65).

Умуман олганда, рус ҳарбийлари маълумотларини таҳлил қилсак, XIX аср иккинчи ярмида Амударёнинг Термиз ва Чоржўй оралигидаги қисмида 10 дан ортиқ кечув фаолият кўрсатганлигини кўрамиз. Улар ичида Термиз, Паттакесар, Келиф, Керки ва Чоржўй асосий кечувлар ҳисобланган. Улардан ташқари, дарё бўйидаги ҳар бир қишлоқда маҳаллий балиқчилар ўз қайиғи билан одамларни, турли маҳсулотларни дарёдан ўтказиб турган (Петров., 1886а, с. 58).

(Амударёнинг Термиздан Чоржўйгача бўлган қисмидаги кечувлар ва улар билан боғлиқ маълумотлар 240-244 - бетлардаги жадвалда ўз аксини топган. Бу ерда кемалар (қайиқлар) сонини келтиришда фақат Бухоро амирлигига тегишли бўлганлари ҳисобга олинди).

Шу тариқа, ёзма манбалар маълумотларини ва тегишли илмий адабиётларни таҳлил қилиш, мил. авв. I минг йилликда, эҳтимол ундан ҳам олдинроқ пайдо бўлган Амударё сув йўли қадимги давр ва ўрта асрларда минтақа алоқа-коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми бўлганлиги ҳақида хулоса қилиш мумкин.

Ўрта Осиёнинг турли ҳудудларини, хусусан, Фарғона ва Тошкент воҳаси шаҳарларини шимолдаги (Жанубий Қозоғистон даштларидаги) кўчманчилар ва Оролбўйи ҳудудлари билан иқтисодий-маданий алоқаларида минтақанинг яна бир йирик дарёси — Сирдарё сув йўли ҳам

катта ўрин тутган. Сирдарё<sup>211</sup> ва Сирдарё сув йўлидан изчил фойдаланиш антик даврда, эҳтимол, ундан анча олдин бошланганлигини ёзма манбалар маълумотлари ва археологик тадқиқотлар натижалари ҳам тасдиқлайди. Айрим тадқиқотчилар, Сирдарё сув йўли ҳақида Хитой манбаларида ҳам маълумот борлигини қайд этишади (Бичурин Н.Я., 1998, с. 155).

Сирдарё қирғоқларида антик даврда барпо этилган йирик манзилгоҳлар бир томондан қуруқлик йўллари ўтувчи кечувлар бўйида жойлашган бўлса, иккинчи томондан улар кемалар қатновини назорат қилишга ҳам ихтисослашган бўлиб, уларда кемалар тўхтаб ўтадиган (юк олиш ёки юкларни тушириш учун) бухталар бўлган. Бундай манзилгоҳлар ичида Сирдарёнинг чап қирғоғида жойлашган Хўжанд шаҳри катта ўрин тутади. Ўрта асрларга оид манбаларда Хўжанд шаҳрида кемалар қурилгани ва Сирдарё сув йўлидан фойдаланилгани, Шош дарёси (Сирдарё.-Ў.М.) бўйлаб кемаларда Фарғона ва Хўжанддан юк ташилиши (Джамал ал-Карши., 2005, с. 147; Ртвеладзе Э., 2005, с. 250), тинчлик даврларида кемалар дарёнинг қуйи оқимидаги Янгикентгача юк билан қатнаши ҳақида маълумотлар мавжуд (Бетгер Е.К., 1957, с. 25).

Мўғуллар истилоси даврида Хўжанд шаҳри ҳокими Темур Маликнинг кемалардан фойдаланиб шаҳарни ҳимоя қилгани ва Сирдарё сув йўли бўйлаб мўғул қўшинлари қуршовидан чиқиб кетишга муваффақ бўлганини (Мирзо Улуғбек., 1994, 144-146-бетлар; Бартольд В.В., 1963а, с.

---

<sup>211</sup> Бу дарё ҳам турли тарихий даврларда турли номлар билан аталиб келинган. Қадимги юнон манбаларида у Танаис, форсларда Йакшарта («соф дур»), қадимги туркларда Йанги оқуз («дурли дарё»), Хитой манбаларида Йо-ша (Йок-шат) ёки Чжень чжу хэ («дурли дарё») тарзида номланган. Туркча ва хитойча номлари дастлаб дарёнинг юқори оқимига, аниқроғи, Норин дарёсига нисбатан қўлланилган. Дарёнинг қуйи оқими ва Оролбўйи қадимдан Сир деб аталган (қадимги Рим манбаларида у Silis шаклида қайд этилган). Бу атама сақлар тилида «сувли дарё», турклар тилида «дарёнинг бурилиш жойи» деган маъноларни аниқлатади. Дарёнинг қадимий «Йаксарт» атамаси (Яксарт, Хашарт, Хасарт тарзида) ўрта асрларда ҳам қисман сақланиб қолади. Араблар бу дарёни Сайхун деб номлаганлар. Ўрта аср мусулмон манбаларида бу дарё Шош суви, Хўжанд суви, Ўзғанд суви ва бошқа номлар билан ҳам атаб келинган (Бу ҳақда батафсил қarang: Камолиддин Ш.С., 2006а, с. 28-30).

362) юқорида ҳам қайд қилиб ўтган эдик. Бу минтақамизда кемачилик ривожини ва кемалардан ҳарбий мақсадларда фойдаланиш бўйича бой тажрибалар бўлгани ҳамда Хўжанд ўрта асрларда Сирдарё сув йўлидаги кемачилик ривожланган шаҳарлар ичида етакчи ўринда турганини кўрсатади. Чигатой улуси даврида ҳам Хўжанддан Сайхун дарёси бўйлаб кемаларда юк ташиш тўхтаб қолмайди (Джамал ал-Карши., 2005, с. 147). Бунга Чигатой хонларининг ўлканинг муҳим алоқа-коммуникация тизими тармоқларидан ҳарбий-стратегик мақсадларини амалга оширишда фойдаланиш бўйича олиб борган сиёсати натижаси сифатида қараш мумкин.

Сирдарё сув йўлидаги йирик шаҳарлар ичида Сирдарёнинг ўнг қирғоғида жойлашган Шарқия-Банокат ҳам катта аҳамиятга эга бўлган. Мил. авв. I минг йиллик ўрталарида пайдо бўлган бу шаҳар мўғуллар истилоси даврида бутунлай вайрон этилган бўлиб, Амир Темур томонидан қайта тикланиб, ривожланган ўрта асрларда Шохрухия номини олган йирик мустақамланган қалъа ҳисобланарди. Мутахассислар бу шаҳар антик даврда Фарғонадан бошланиб то Орол денгизигача чўзилган Сирдарё сув йўли билан боғлиқ ҳолда пайдо бўлгани ва ривожланганини таъкидлаб ўтишгани ҳам муҳимдир (Древний и средневековый город Восточного Мавераннахра., 1990, с. 5; Буряков Ю.Ф., Алимов У., Богомолов Г.И., 2004, с. 57). Тошкент воҳасида Сирдарё сув йўли билан боғлиқ бошқа шаҳарлар ҳам бўлганлиги ҳақида ёзма манбаларда муҳим маълумотлар келтирилади. Хусусан, муаллифи номаълум “Худуд ал-олам” асарида Шошдаги шаҳарлар таърифланганда, Бинкат (Тошкент)дан 1 фарсаҳ узоқликда жойлашган Нужакат шаҳрида қайиқчилар яшаши, улар Парак (Чирчиқ) дарёси ва Сирдарё сув йўлида қайиқчилик қилиши ҳақида маълумот берилади (Hudid al-‘Alom., 1970, p. 118; Ҳасанов Х., 1881, 44-бет). Илоқнинг ривожланган ўрта асрларга оид Шовкат шаҳридан ўз даврида Оҳангарон (Ангрен) дарёси орқали кемачилик ривожланганидан далолат берувчи топилмалар учра-

ши бу дарё оқимида ҳам қайиқчилик ривожланганидан да-  
лолат беради<sup>212</sup>.

Сирдарё сув йўлидаги шаҳарлар ичида Ўтрор, Жанд, Янгикент ва Сиёб каби шаҳарлар ҳам катта ўрин тутган. Дарёнинг ўрта ва қуйи оқимида, шимолдаги даштлар би-  
лан чегарада жойлашган бу шаҳарлар ривожланган ўрта  
асрларда Марказий Осиёнинг шимолий ва марказий ҳудуд-  
ларининг иқтисодий-савдо алоқаларида катта ўрин тут-  
ган. Хусусан, бу шаҳарлар Жанубий Қозоғистон даштла-  
ридан Хоразмга ва Зарафшон воҳасига келувчи йўллар  
ўтган кечувларни назорат қилувчи муҳим пунктлардан эди.

Сўнгги ўрта асрларда ҳам Сирдарё сув йўлидан фой-  
даланиш давом этади. XIX аср бошларига оид рус манба-  
ларида Сирдарё Қўқондан бошлаб кемалар юриши учун  
қулайлиги қайд этилганини (Мейендорф Е.К., 1975, с. 37,  
39) бу даврда Сирдарё бўйлаб кемалар қатнови бўлгани-  
нинг далили сифатида қабул қилиш мумкин. Сирдарё сув  
йўлидан фойдаланиш Туркистон ўлкаси чор Россияси мус-  
тамлакасига айлантирилгандан кейин ҳам сақланиб қолди.  
Россиянинг ўлкадаги ҳарбий-сиёсий ва иқтисодий манфа-  
атларини таъминлашда Амударё каби Сирдарё сув йўли-  
нинг ҳам аҳамияти катта эди. Рус манбалари XIX аср охир-  
ларида Чиноздан Казалинскгача рус кемалари қатнаши  
ҳақида маълумот беради (Хорошхин А.П., 1876, с. 74).

Юқорида келтирилган маълумотлар, Ўрта Осиёнинг  
икки буюк дарёси — Амударё ва Сирдарё сув йўли мин-  
тақадаги алоқа-савдо йўллари тизимининг муҳим йўнали-  
шини ташкил этганлиги ҳақида хулоса қилишга имкон бе-  
ради. Албатта, Ўрта Осиёдаги сув йўллари Амударё ва  
Сирдарё билан чекланиб қолмасдан, минтақадаги бошқа  
йирик дарёларда ҳам қадимдан кемачилик ривожланиб  
келган<sup>213</sup>. Хусусан, Ибн Ҳавқал (X аср) асарида келтирил-

<sup>212</sup> Шовкат шаҳри харобаси Увваттепа ёки эски Ховобод ёдгорлиги ўрнида, Оҳангаров (Ангрел)  
дарёсининг ўнг қирғоғида жойлашган. (Бу ҳақда қarang: Массон М.Е., 1953в, с. 58).

<sup>213</sup> Кейинги тадқиқотлар нафақат Амударё ва Сирдарё, шу билан бирга, эҳтимол бошқа дарёларнинг  
ҳам минтақанинг сув йўллари тизимида туган ўрни ҳақида янги маълумотлар қўлга киритилишига  
олиб келиши табиийдир.



ган маълумотга таянадиган бўлсак, Зарафшон дарёси ва ундан чиқарилган баъзи йирик каналларда (Барш ва Бармиш) ҳам қайиқчилик ривожланганини кўрамиз (Бетгер Е.К., 1957, с. 16). Зарафшон сув йўлидан фойдаланиш ўрта асрларда ҳам давом этади. Хусусан, 1820 йилда Бухоро амирлигига Негри бошчилигидаги Россия элчилиги миссияси таркибида келган Е.К.Мейендорфнинг маълумотида кўра, Зарафшон дарёси оқими бўйлаб Самарқанд атрофидаги тоғлардан олиб келинган арча ва бошқа дарахтлар то Бухоро ва Қорқўлгача етказиб берилган. Бу манбада, шунингдек, Бухородаги Абдул Мумин мадрасаси (XVI аср) пойдеворига ишлатилган нақшли оқ мрамор Самарқанддан Зарафшон сув йўли орқали олиб келинган қайд этилади (Мейендорф Е.К., 1975, с. 110). Бу маълумотлар Зарафшон дарёси сув йўлидан фойдаланиш бутун ўрта асрлар даврида бўлганлигини тасдиқлашда муҳим аҳамият касб этади.

XIX аср охирида Шарқий Бухорода бўлган рус ҳарбийлари маълумотларига кўра, бу даврда Сурхондарёда ҳам кемалар қатнови йўлга қўйилган. Хусусан, Деновдан Паттакесаргача<sup>214</sup> қишлоқ хўжалик маҳсулотлари соллар ва кичик қайиқларда ташилиб, дарёнинг Какайдидан Амударёгача бўлган қисмида 200 пуд ва ундан кўпроқ юк оладиган катта кемалар бўлган (Галкинъ., 1894, с. 392).

Минтақадаги дарёлар бўйлаб кемачиликнинг ривожини, кемалар ва қайиқларда юк ташиш мавсумга қараб ўзгариб турганига ҳам эътибор қаратиш лозим. Масалан, қаттиқ қиш ойларида сув йўлидан фойдаланиш бутунлай тўхтаб қолган бўлса<sup>215</sup>, баҳорги тошқинлар ҳам сув йўлларида фойдала-

<sup>214</sup> Паттакесар — Термиздан 10 км.ча шимоли-ғарбда. Амударёнинг ўнг қирғоғида жойлашган. Бу жой қадимги давр ва ўрта асрларда Амударё сув йўлидаги муҳим бандаргоҳлардан бири бўлиб келган. XIX аср охири — XX аср бошларида Бухоро амирлиги билан Туркистон генерал губернаторлиги ўртасида тузилган шартномага кўра Амударё флотига тегишли рус ҳарбий ва юк кемалари учун махсус бандаргоҳ ҳамда рус ҳарбийлари учун казармалар ҳамда мудофаа иншоотлари барпо этилган.

<sup>215</sup> Амударё ва Сирдарё қаттиқ қиш ойларида музлаб қолиши, қалин муз орқали улов воситалари ва пёсдалар, ҳарбий қўшинлар, от-уловлар, аравалар ва савдо қаровонлари бемолол ўтиши ҳақида ўрта аср манбаларида кўплаб маълумотлар мавжуд. (Бу ҳақда қараг: Ибн Фадлан., 1992, 151-бет; Нязомиддин Шомий., 1996, 397-бет; Борнс А. 1849. с. 231 ва бошқалар).

нишда ва кечувлардан ўтишда маълум қийинчиликларни юзага келтирган. Шундан келиб чиқиб, дарёлар суви барқарорлашган фасллардагина сув йўлларида фойдаланиш анча қулай бўлганлигини қайд қилиш мумкин.

Шу тариқа, Амударё ва Сирдарё ҳамда уларнинг йирик ирмоқлари бўйлаб сув йўлидан фойдаланишнинг шаклланиши ва ривожига мос равишда минтақада кемачилик ҳам ривожланиб борган. Шу ўринда кемаларнинг тезлиги ва белгиланган масофани босиб ўтиш имкониятлари ҳақида ҳам қисқача тўхталиб ўтиш зарур. Сув транспорти воситаларининг такомиллашиб бориши уларнинг тезлиги, чидамлилиги ва сувда эркин ҳаракатланиш даражаси ўсишига ҳам боғлиқ эди. Тарихнинг «ота»си Геродотнинг гувоҳлик беришича, айлана шаклидаги савдо кемалари унча катта тезликка эга бўлмаганлар. 5 қаторли эшкакка эга бўлган ҳарбий кемалар ва триерлар (3 қаторли эшкакли кемалар) сувда анча тез ҳаракатланган ва бир кунда 500-700 стадий масофани босиб ўтган (Геродот., 2004, с. 238, прим 125). Геродот, Страбон, Птолемей ва бошқа антик давр муаллифлари асарларидаги маълумотлар<sup>216</sup> антик давр кемалари дарё бўйлаб бир кунда ўртача 52-58 км. масофани босиб ўтганлигини кўрсатади (Агбунов М.В., 1985, с. 36, 54, 148, 152). Баъзи мутахассислар антик давр кемалари соатига 9,6 км.гача тезликка эга бўлган деб ҳисоблайди (Дудаков С., 2002а, с. 52).

Албатта, бу ерда кемалар ва бошқа сув транспорти воситалари тезлигига сув оқими йўналиши, шамол тезлиги ва йўналишлари, йил фасллари ва об-ҳаво ҳам ўз таъсирини ўтказган. Мисол тариқасида, XIX аср охирида Амударёдаги рус пароходлари ёзда Чоржўйдан Термизгача бўлган масофани<sup>217</sup> 7 кунда, қишда 11 кунда босиб ўтганлигини айтиб ўтиш мумкин (ЎЗР МДА. 3-жамғарма,

<sup>216</sup> Масалан, Геродот кемалар 1 кеча-кундузда одатда 1300 стадий (кундузи 70 000 оргий, кечаси 60000 оргий) масофани босиб ўтиши ҳақида маълумот беради. (Геродот. IV. 86, 2004, с. 238).

<sup>217</sup> Термиздан Амударё оқими бўйлаб Чоржўйгача бўлган масофа дарё қирғоғи билан ҳисобланганда 240 км.га яқин.

1-рўйхат, 875-иш, 3-5-варақ). Уларнинг қайиқлари оқим бўйлаб бир кунда 25-35 км. масофани босиб ўтишган. Сирдарё бўйлаб ҳаракатланган рус кемалари эса оқимга қарши бир кунда 15-20 версть масофани босиб ўтишган (Хорошихин А.П., 1876, с. 74). Умуман олганда, айрим маълумотларни таҳлил қилсак, қайиқларнинг оқим бўйлаб сузишдаги тезлиги оқимга қарши сузилгандагидан 2-2,5 баравар тезроқ бўлган<sup>218</sup>.

Умуман олганда, ушбу бобда кўриб чиқилган маълумотлар бизга қуйидаги хулосаларга келиш имконини беради:

— минтақадаги сув йўлларида фойдаланиш 2,5 минг (эҳтимол, ундан ҳам кўпроқ) йиллик тарихга эга бўлган ва бу жараён босқичма-босқич ривожланиб келган;

— ўтган тарихий даврлар давомида минтақадаги йирик дарёлар оқими бўйлаб йўлга қўйилган кемачилик ва у билан боғлиқ касб-ҳунарлар, хусусан, кемалар ясаш, таъмирлаш, ижарага бериш, юкларни ва йўловчиларни тегишли манзилга олиб бориш ва бошқа хизматлар мавжуд бўлган;

— бу дарёлар қирғоқларида кечувларни назорат қиладиган, бож солиқлари ундириладиган ва кемалар тўхташи учун хизмат қилган бухталарга эга шаҳар ва қалъалар пайдо бўлган ва умуман, сув йўллари билан боғлиқ тегишли инфратузилмалар ривожланиб келган;

— Амударё ва Сирдарё ҳамда уларнинг ирмоқлари оқими бўйлаб ўтган сув йўллари минтақа алоқа-коммуникация тизимининг муҳим тармоқларини ташкил этиб, минтақавий иқтисодий-маданий алоқаларда катта ўрин тутган.

<sup>218</sup> Амударёдаги катта қайиқлар 370 версть масофани оқимга қарши 13 кунда, оқим бўйлаб 5 кунда босиб ўтган. (Бу ҳақда қаранг: Гинтелло., 1886, с. 13).

# У БОБ. ҚАДИМГИ АЛОҚА-САВДО ЙЎЛЛАРИНИНГ ИЖТИМОЙ-ИҚТИСОДИЙ ВА МАДАНИЙ ҲАЁТ РИВОЖИДА ТУТГАН ҶУРНИ

## 5.1. Қадимги йўллар ва улов-транспорт воситалари

Минтақадаги қадимги йўллар тизимида улов-транспорт воситалари катта ўрин тутади. Уларнинг шаклланиши тош даврининг сўнги босқичларидаёқ бошланган бўлиб, кейинги тарихий даврларда жамият ижтимоий-иқтисодий ва маданий тараққиёти ҳамда ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларига мос равишда ривожланиб борди. Илк алоқа йўллари пайдо бўлган қадимги тош давридаёқ аждодларимиз яшаш учун янги-янги ерларни ўзлаштириб, нисбатан катта масофаларни босиб ўтганлар. Бу жараёнлар кенгайиб бориши ҳамда инсоннинг жисмоний имкониятлари чекланганлиги юк ташиш ва узоқ масофаларни босиб ўтишда турли ҳайвонлар кучидан фойдаланишга бўлган эҳтиёжни келтириб чиқарди. Шу тариқа, алоқа йўлларининг шаклланиши ва ривожланишига мос равишда ҳамда турли ҳудудларининг табиий иқлими ва географик ҳолатидан келиб чиқиб илк улов-транспорт воситалари пайдо бўлди ва такомиллашиб борди. Қадимги улов-транспорт воситалари ўз шакли, кўриниши, ҳажми ва фойдаланиш хусусиятларига кўра бир қанча турларга бўлинади. Тегишли маълумотларни умумлаштирган ҳолда уларни қуйидаги уч гуруҳга бўлиб чиқиш мумкин:

1) қор ва музларда ҳаракатланишга мўлжалланган улов-транспорт воситалари;

2) сувда ҳаракатланишга ихтисослашган улов-транспорт воситалари<sup>219</sup>;

3) қуруқликда ҳаракатланишга мўлжалланган улов-транспорт воситалари.

<sup>219</sup> Бу масалага олдинги бобда кўриб ўтган эдик.

Бу улов-транспорт воситалари ичида даврий жиҳатдан энг қадимгиларини қор ва музликларда ҳаракатланишга мўлжалланган воситалар ташкил этади. Чанасимон кўринишдаги бундай илк ибтидоий улов-транспорт воситалари ер шарининг музлик билан қопланган шимолий қисмида, тош даврининг сўнгги босқичларида ихтиро қилинган бўлиши мумкин (Семенов С.А., 1963, с. 261; Алексеев А., Перщиц Л., 1990, с. 224; Berg G., 1935). Бу маълумотлар улов-транспорт воситаларини ҳаракатлантириш учун баъзи ҳайвонларнинг (ит, буғу ва бошқалар) қўлга ўргатилиши ва уларнинг тортиш кучидан фойдаланиш музлик даврининг сўнгги босқичларида шимолий ярим шарда бошланганлиги ҳақида фикр билдиришимизга имкон беради. Бу илк улов воситалари ер шарининг шимолий ҳудудларида сўнгги тош даври алоқа йўллари тизими шаклланишида ва кейинги даврлардаги фаолиятида катта ўрин тутган. Бу воситалар турли маконлар, маданиятларнинг ўзаро мулоқотида, доимий музлик ёки қорликлар билан қопланган ҳудудларда муқим яшайдиган аҳоли хўжалигида, миграция жараёнларида муҳим аҳамият касб этганлигини таъкидлаб ўтиш зарур. Хусусан, сўнгги палеолит даврида Осиё қитъасининг марказий ҳудудларидан Беринг бўғози орқали Аляска ва Шимолий Америкага амалга оширилган аҳоли миграциясида бундай воситалардан фойдаланилган бўлиши ҳам мумкин. Умуман олганда, минтақамизда бу улов воситалари катта аҳамиятга эга бўлмагани боис уларга кенг тўхталиб ўтирмасдан шуни таъкидлаш керакки, замонавий транспорт воситалари ривожланган ҳозирги даврда ҳам шимолий минтақаларнинг табиий-жўғрофий шароитида бундай улов-транспорт воситаларидан фойдаланилиб, айрим ҳудудларда улар ягона транспорт воситаси вазифасини ўтаб келмоқда<sup>220</sup>.

<sup>220</sup> Шимолий ҳудудларда сўнгги даврларда шамол кучи ёрдамида ҳаракатта келтирилиб, соатига 100 км. тезликда ҳаракат қила оладиган елканли чаналар пайдо бўлганлигини ҳам айтиб ўтиш керак. (Бу ҳақда қarang: Елканли чана., 2002. 417-бет).

Курукликда ҳаракатланишга мўлжалланган улов воситаларидан фойдаланиш ҳайвонларни қўлга ўргатиш билан боғлиқ ҳолда, сўнгги тош давридан бошлаб пайдо бўла бошлайди. Бундай воситалар минтақамизда қадимги давр ва ўрта асрлардаги асосий улов воситалари бўлгани боис уларга кенгроқ тўхталиб ўтиш зарур. От, туя, эшак ва бошқа ҳайвонларнинг хонакилаштирилиши энеолит ва айниқса, бронза давридан бошлаб улардан асосий улов воситаси сифатида фойдаланиш кенг ёйилишига олиб келди<sup>221</sup>. Ривожланган бронза давридан бошлаб, йилқичилик ва туячилик қишлоқ хўжалигининг алоҳида соҳалари сифатида ривожланиб, минтақамизда бу ҳайвонларни боқишга ихтисослашган ҳудудлар ва қабилалар пайдо бўла бошлайди. Бундай ихтисослашув деярли ўзгаришсиз то XX аср бошларигача сақланиб келди.

Қадимий улов воситалари ичида қуввати ва чидамлилиги, оғир юк кўтара олиши билан ажралиб турадиган туяларнинг аҳамияти айниқса катта эди. Туялар кўчманчи ва ярим кўчманчи чорвадор хўжаликларнинг мавсумий миграция жараёнларида ва умуман, турмушида асосий улов воситаси сифатида катта ўрин тутган. Уларга турли йўналишдаги иқтисодий-савдо алоқаларидан манфаатдор бўлган ўтроқ деҳқончилик воҳаларида ҳам талаб катта эди. Бу талаб асосий улов воситаси сифатида қадрланган туяларнинг аҳамияти бир қадар илоҳийлаштирилишига ҳам олиб келганини кўрамиз. Археологик тадқиқотлар минтақамизда туялардан бронза давридан бошлаб кенг фойдаланилганлигини кўрсатмоқда. Буни Жанубий Туркманистондаги машҳур Олтинтепа ёдгорлигидаги туя суяклари (Ермолова Н.М., 1979, с. 113-116) ҳамда аравага қўшилган туянинг сопол ҳайкалчаси (Массон В.М.,

<sup>221</sup> Бу улов воситалари то XX аср бошларигача минтақамизда асосий улов воситаси сифатида ўз аҳамиятини сақлаб қолганлиги, минтақанинг баъзи географик ҳудудларида — чорвачилик хўжаликлари тарқалган дашт ва чўллаларда, тоғ ва тоғ олди адирикларида бу ҳайвонлар бугунги техника тараққиёти даврида ҳам асосий улов воситаси сифатида қадрланиши диққатга сазовардир.

1981а, с. 6) каби топилмалар тасдиқлайди. Минтақанинг қадимги шаҳарларидан бўлган Ерқурғондан ва унинг яқинидаги ёдгорликлардан туяларнинг юк ва йўловчиси билан тасвирланган сопол ҳайкалчалари топилиши<sup>222</sup>, Қадимги Бақтрия муҳр ва тангаларида ҳамда Хоразмнинг афригийлар даври тангаларида туя тасвири борлиги, Варахшадаги ҳукмдор саройида қанотли туялар тасвири ва икки уркакчи туя шаклига ўхшаш ишланган ҳукмдор тахти, афригий ҳукмдорлар тожини туя тасвири беаб тургани ва бошқа мисоллар бир томондан туянинг минтақанинг катта географик кенгликларида тарқалганидан, иккинчидан у давлат миқёсида ҳам улуғланганидан далолат беради. Шу жиҳатдан, ўзбек халқи мифологиясида туялар кучқудрат, омад ва ғалаба тимсоли ҳисобланиши, “Авесто”-да (“Баҳрам Ашт” алқовида) қут-барака маъбуди Веретрагна туя кўринишида тасвирлангани ҳам эътиборга лойиқдир (Сулейманов Р.Х., 2000а, с. 196, 199, рис. 2; Жўраев М., 2006, 9-12-бетлар).

Туялар ўзининг табиий хусусиятлари — сувсизликка, очликка чидамлилиги туфайли, айниқса, сув манбалари етарли бўлмаган дашт ва чўллар орқали ўтувчи йўлларда инсоннинг энг яқин ҳамроҳига айланар эди. Минтақамизда иқлим анча исиб кетган бронза ва илк темир давридан бошлаб улов воситаларига бўлган эҳтиёж Марказий Осиё ва унга қўшни минтақаларда туячиликнинг жадал ривожланишига олиб келди.

Марказий Осиёда қадимдан туяларнинг 2 та тури — бир ўркакчи (дромодер — тез чопувчи) лук туялар ва икки ўркакчи, бўйи пастроқ (бактрион — айри) туялар боқиб келинган<sup>223</sup>. Бу туялар чатиштирилиб, ўзбек ва қозоқлар

<sup>222</sup> Қадимги Нахшаб воҳасидаги Исахонтепа ёдгорлигидан ҳам бир-бирига қарши турган икки уркакчи (бақтирава) туялар тасвирланган муҳр босилган хум бўлаги топилган. (Бу ҳақда қараг: Сулейманов Р.Х., 2000а, с. 196).

<sup>223</sup> Ховаклаштирилган туялар ўртача 35-40 йил умр кўради ва улардан 20-25 йил давомида фаол фойдаланиш мумкин (Қараг: Туя., 2004, 686-бет).

Нортуя<sup>224</sup>, туркманлар Инер<sup>225</sup> деб атайдиган йирик гавдали, ишчан ва кучли дурагай туялар олинган. Умуман олганда, бир ва икки ўрқачли туяларнинг кўп асрлар давомида чақиштирилиб келиниши натижасида олинган нортуяларнинг 7 та тури, икки ўрқачли туяларнинг 3 та тури бўлган. Нортуялар 16-20 пуд юк кўтариб, бир кунда 30-35 км., юксиз 60 км масофани босиб ўта олган (Шониёзов К., 1975, с. 192).

Ўрта Осиёнинг бир ўрқачли туялари, айниқса, нортуялар<sup>226</sup> узоқ мамлакатлар билан амалга ошириладиган иқтисодий алоқаларда катта ўрин тутган. Шу билан бирга, қадимги даврдан то сўнгги ўрта асрларгача кучи ва чидамлилиги билан машҳур бўлган, манбаларда “Бақтрия туялари” номи билан бутун Шарқ дунёсида қадрланган икки ўрқачли туяларга ҳам талаб катта бўлгани маълум (Кобзева О.П., 2005, с. 23). Айрим тадқиқотчилар бу туяларнинг ватани Монголия ҳудудлари эканлигини ва улар, эҳтимол юечжлар (кушонлар) билан бирга Бақтрияга кириб келганини тахмин қилишади (Ермолова Н.М., 1979, с. 115). Бу илмий фараз ўрта асрларда ҳам Хўтан чўлларида ёввойи туялар бўлиб, уларни тутишда эҳтиёт бўлинса, қўлга ўргатиш ва қарвонга қўшиш мумкинлиги ҳақидаги маълумотлар (Мирза Муҳаммад Ҳайдар., 1996, с. 374) билан яна кучаяди. Бақтрия туялари совуққа чидамлилиги туфайли минтақамизнинг нисбатан совуқ иқлимли шимолий ҳудудларида ҳам ўрта асрлардан бошлаб кенг тарқалган эди<sup>227</sup>.

<sup>224</sup> Нортуя — бир ўрқачли аркак туя. Оғир юк кўтариши, иссиқ иқлимга ўта мослашганлиги, сувсизликка чидамлилиги туфайли жуда қадрланган. Ўзбек халқ мақолларидаги айрим фикрлар, хусусан, “қаторда норинг бўлса, юкин ерда қолмайди” ва бошқалар нортуяларнинг халқимиз орасидаги машҳурлигидан далолат беради. Халқимизда нортуяларнинг кучини сақлаш мақсадида бичиб қўйиш тавсия этилгани ҳам эътиборга лойиқдир. (Бу ҳақда қаранг: Туя., 2004, 686-бет).

<sup>225</sup> Туркманларда бундай туянинг фақат аркаги инер деб атаган, урғочиси мая деб юритилган. (Бу ҳақда қаранг: Бабаджанов Р., 1975, с. 222).

<sup>226</sup> Оренбурдан Туркистон ўлкасига келишда қозоқ даштларини туяларда босиб ўтган айрим рус амалдорлари нортуяларни кучли, лекин инижик ва қарли туялар сифатида қайд этади. (Бу ҳақда қаранг: Пашин П.И., 1868, с. 135).

<sup>227</sup> Мил. авв. II-I минг йилликларда Евроосиё даштларида туялар кенг тарқалмаган. Шимолдаги дашт қабилалар туячилик билан, асосан, ўрта асрлардан бошлаб шугуллана бошлаган. Туяларни дашт соғуғидан ҳимоя қилиш учун қишда уларнинг махсус ёлпичик билан ёпилгани ҳам маълум. (Бу ҳақда қаранг: Хазанов А.М., 2000, с. 126-127).



Марказий Осиёнинг зотли туялари хорижда ҳам машҳур бўлганини кўплаб манбалардаги маълумотлари орқали кўриш мумкин. Масалан, Қадимги Юнон манбаларида бактрияликларга кўшни бўлган ва турмуш тарзи уларникига ўхшаб кетадиган Ҳиндистон шимолидаги қабилалар ҳам туя боқиши, уларнинг туялари тезликда отлардан қолишмаслиги ҳақида маълумот мавжуд (Геродот., 2004, с. 195). Қадимги Хитой манбаларида Юечжлар мамлакатидagi бир ўрқачли туялар кўшни мамлакатларда ҳам машҳурлиги, минтақанинг қадимги давлатлари томонидан кўшни мамлакатларга, хусусан, Хитойга элчилар жўнатилганда ҳукмдорга совға сифатида, албатта, туялар ҳам юбориш урф бўлгани қайд этилади. Хусусан, қанғлар, эфталийлар ва бошқа давлатлар (ҳатто, айрим шаҳар ва ўлкалар, масалан, Маймурғ ва бошқалар) элчилари томонидан Хитой ҳукмдорига зотли туялар совға сифатида кўплаб олиб борилгани маълум (Бичурин Н.Я., 1998, с. 166, 172).

Умуман олганда, туялар улов воситаси сифатида бронза давридан то сўнгги даврларгача ўз аҳамиятини сақлаб келди. XIX-XX аср бошларида ҳам туячилик билан минтақанинг кўчманчи ва ярим кўчманчи қабилалари шуғулланиб келган (Ханыков Н., 1843, с. 158; Маев Н., 1879в, с. 249). 1832-1833 йилларда Ўрта Осиёда бўлган Александр Борнс Бухоро хонлигида кўчманчи қайсақлар (қозоқ қабилалари) томонидан боқиладиган икки ўрқачли туялар 500-640 фунт (1 фунти 453,6 граммга тенг.) юк кўтариши, юк билан бир соатда 2 милгача масофани босиб ўтиши, ўртача юк билан 44 соатда тўхтовсиз 70 миль масофага бора олишини қайд этади (Борнс А., 1849. с. 255-256)<sup>226</sup>. Айрим манбаларга кўра, вояга етган туя офирлиги 500-800 кг. бўлиб, ўз вазнининг ярмига тенг юкни кўтариб, вазнига нисбатан 10-12 % юкни торта олган. Ўртача тезлиги эса юк билан соатига 10-12 км. бўлган (Туя., 2004, 686-бет).

<sup>226</sup> Инглизларнинг Ҳиндистондаги «Ост Индия» компанияси зобитларидан бўлган Александр Борнс Ўрта Осиёга ҳарбий жосуслик маълумотларини йиғиш учун келганиги боис, унинг маълумотлари минтақамизга келган бошқа ҳарбийлар, жосусларники сингари ўта аниқлиги билан ажралиб туради.

Бронза давридан бошлаб отлар ҳам минтақамизнинг ижтимоий-иқтисодий ҳаётида асосий улов воситаси сифатида катта ўрин тута бошлайди. Марв воҳасидаги Келлели ва Тоир-1 маконларидан топилган от суяклари Ўрта Осиёда отлар ривожланган бронза давридан бошлаб боқиб келлинганидан далолат беради (Щетенко А.Я., 2001; Сарияниди В.И., Дубова Н., Васильев С., 2001). Тадқиқотчилар отлар қўлга ўргатилган дастлабки даврларда улардан фақат зодагон табакалар ёки расмий маросимлардагина фойдаланилган деб ҳисоблашади (Ермолова Н.М., 1986, с. 116-117). Илк темир давридан бошлаб минтақамизда отлардан фойдаланиш кенг ёйила бошлайди. Буни Қадимги Бақтрия ҳудудидаги маконлардан топилган от суяклари (Ермолова Н.М., 1987, с. 99-100) ва бошқа кўплаб мисоллар ҳам кўрсатади.

Отлар қадимги даврдан бошлаб минтақамизнинг ўтроқ ва чорвадор халқлари ҳаётида катта ўрин тутиб келганини ва ҳатто илоҳийлаштирилганини халқ бадийи ҳунармандчилигида, тасвирий санъатида кўрамиз. Масалан, Ўрта Осиё жанубидаги Теккемтепа, Олтинтепа каби маконларнинг сўнгги бронза даврига тегишли қатламларида, Бақтриядаги бир қатор маконларда отнинг сополдан ясалган кичик ҳайкалчалари учрагани (Сарияниди В.И., 2001, с. 41), Ерқўрғоннинг мил. I-VI асрларга оид қатламларидан зотли отлар ва чавандозларнинг қўлда ясалган сополдан ишланган ҳайкалчалари, эгарланган от шаклида ишланган чироқ дастаси топилиши (Сулейманов Р.Х., 2000, с.190, 196, 199, рис. 162, 163, 182), минтақамиздаги чорвадор қабилаларга тегишли мозорқўрғонлардан (Тагискен, Жолсой ва бошқалар) отлар тасвири туширилган бронза ойналарнинг топилиши, Марказий Қозоғистон, Олтой ва Жанубий Сибирдаги қоятош суратларидаги отлар тасвирлари (Су Бихай. 2005, 90-98-бетлар), Самарқанд жанубида, Зарафшон тоғ тизмасига кирувчи тоғлардаги қоятош суратлардаги отлар тасвирлари (Хужаназаров М., 2007, 86-88-бетлар), Нурота тоғ тизмаларида сақланиб қолган қоятош суратларда отларнинг тасвирлари кўплаб учра-

ши<sup>229</sup>, Норин дарёсининг ўнг қирғоғи юқори оқимидаги қоятошлардаги отлар тасвири (Заднепровский Ю.А., 1979а, с. 591-592), Европада отлар кенг тарқалган мил. авв. I минг йиллик ўрталаридан бошлаб, отлар ҳомийси ҳисобланган маъбудаларга сиғиниш кенг тарқалиши<sup>230</sup> ва бошқа кўплаб маълумотлар бундан далолат беради<sup>231</sup>. Отларга озор бериш, ўғирлаш катта жиноят ҳисобланиб, айбдорлар қаттиқ жазоланганлиги<sup>232</sup> ҳам отларнинг минтақамиз халқлари ҳаётида тутган муҳим аҳамиятини кўрсатади.

Шу тариқа, сўнги бронза — илк темир давридан бошлаб қўлга ўргатилган отлар минтақанинг кенг ҳудудларига ёйилади. Кўчманчи чорвачиликнинг алоҳида хўжалик тури сифатида шаклланиши ва ривожланишида ҳам хонакилаштирилган отлар катта ўрин тутган. Ўрта Осиёда йилқичиликнинг ривожланиш даражасига ҳарбий сиёсий вазиятларда отларнинг аҳамияти ошиб кетиши<sup>233</sup> ҳамда қўшни ўлкаларда минтақамизда боқиладиган отларга талаб катта бўлгани ҳам маълум маънода таъсир қилган бўлиши мумкин<sup>234</sup>.

<sup>229</sup> 2004 йил апрель ойида Нурота туманига (Новоий вилояти), 2006 йилда Фориш ва Галлаорол туманларига уқштирган илмий сафаримиз давомида Нурота тоғ тизмаларида — Нурота тумани Зулҳарайн қишлоғининг жанубий қисмидаги қоятошларда, Галлаорол туманидаги Уғат қишлоғи яқинида отлар тасвири туширилган қоятош суратларини кўришга муваффақ бўлдик.

<sup>230</sup> Тик турган ёки юриб кетаётган от устида оёқларини бир томонга йиғиб ёки чавадоздек ўтирган, от ёки отлар орасида турган ҳолда тасвирланган маъбудалар (Rudiobos — от маъбудаси, Rhiapoco — биялар ҳомийси-маъбудаси, Druzaspa — зотдор отлар соҳибаси ва бошқалар) тавирлари, улар шарафига ўтказиладиган маросимлар бундан далолат беради. (Бу ҳақда қаранг: Литвинский Б.А., 1978, с. 113-115).

<sup>231</sup> Хусусан, халқимизда ҳозирги пайтда ҳам отларнинг илоҳий ҳайвон эканлигига, уларнинг “париси” борлигига ишонч сақланиб қолган.

<sup>232</sup> Масалан, турвий халқларда ўлим жазоси бериладиган энг оғир бешта жиноятнинг бири от ўғирлаш, бўлган. (Бу ҳақда қаранг: Гумялёв Л., 2003, с. 83; Марко Поло., 2005, с. 109).

<sup>233</sup> Минтақамизнинг дашт ва чўл ҳудудларидаги отлар ҳарбий юришлар даврида катта аҳамиятга эга бўлганини Геродотнинг юнон-форс урушлари даврида “муқаддас от” сифатида илоҳийлаштирилган Ниса отларига ҳамда сак отлиқ аскарлари маҳоратига берган таърифи мисолида ҳам кўрамиз. (Бу ҳақда қаранг: Геродот., 2004, с. 368, прим. 42 в стр. 549., с. 490).

<sup>234</sup> Масалан, Сибирдаги маконлардан топилаган мил. авв. VII-VI асрларга тегишли бронзадан ясалган отларнинг ҳайкалчалари Фарғона отларига ўхшаш бўлиб, мутахассислар Сибирда отларнинг тарқалишини Ўрта Осиёга боғлашади. (Бу ҳақда қаранг: Материалы по древней истории Сибири., 1964, с. 284).

Минтақамизда боқиладиган зотдор отларга қадимдан қўшни ҳудудларда ҳам талаб катта бўлганлиги эътиборни тортади. Қадимги хитойликларда хунларнинг бир кунда 500 ли масофани босиб ўта оладиган учқур отларига бўлган қизиқиш, Фарғонанинг “Самовий отлари”ни қўлга кириштириш учун Даван давлатига қарши Хитойдаги Хань сулоласи бошлаган уруш<sup>235</sup>, Даван ҳукмдорларининг Хитойга ҳар йили иккита зотдор от юбориб туриш ҳақидаги мажбуриятлари (Боровкова Л.А., 2001, с. 161), Усун ҳукмдорининг Хитойга отлар совға қилиб туриши<sup>236</sup> ва бошқа мисоллар (Хўжаев А., 2007, 180-183-бетлар) бундан далолат беради.

Минтақамизда ва қўшни дашт ҳудудларда боқиладиган отлар Жануби-шарқий ва Жануби-ғарбий Осиёда ҳам машҳур бўлган (Марко Поло., 2005, с. 56, 63). Мороккалик сайёҳ ибн Баттутанинг Форс кўрфазидаги Хўрмуз порти<sup>237</sup> орқали Ҳиндистонга ҳар йили Қипчоқ даштларидан минглаб отлар етказилиб берилиши ва бу савдодан марказий осийлик от савдогарлари катта фойда олиши ҳақидаги хабари<sup>238</sup> ҳам минтақамизда етиштирилган отларнинг халқаро аҳамиятидан далолат беради.

Ўрта асрларга келиб минтақамизда йилқичилик янада ривожланиб борди. Бунда Ўрта Осиёнинг дашт ҳудудлари ва унга чегарадош воҳалар, хусусан, Чоч воҳаси (Буряков Ю.Ф., 2002, с. 14) ва бошқа ҳудудлар катта ўрин

<sup>235</sup> Хитойликлар иккинчи даражасий юришларида (мил. авв. 101 йилда), Фарғонадан бир неча ўн арғумоқлар ва 3000 та тойчоқ ва биялар олиб кетишган. (Бу ҳақда қаранг: Бичуриев Н.Я., 1998, с. 166-172; Боровкова Л.А., 2001, с. 136-156).

<sup>236</sup> Масълан, Усун ҳукмдори Хитой маънасида уйланиши муносабати билан совға сифатида Хитой императорига 1000 та от жўнатганини ҳам Марказий Осиёда етатирилган отлар Хитойда қадрланганини кўрсатади. (Бу ҳақда қаранг: Бичуриев Н.Я., 1998, с. 161-162, 164, 166).

<sup>237</sup> Хўрмуз — Форс қўлтигининг шарқий соҳилидаги порт шаҳар. Ўрта асрларда Миср, Ҳиндистон, Хитой, Шом ва Ироқ, Хуросон, Мовароуннаҳр ва Туркистон, Дашти Қипчоқ ўлкаларидан савдогарлар келиб савдо қиладиган йирик савдо маркази сифатида катта ўрин тутган. XVI асрда португаллар томонидан вайрон этилган. Ҳозирги Эроннинг жаҳуби-шарқдаги йирик порт шаҳри Бандар Аббос яқинида бўлган.

<sup>238</sup> Ибн Баттута Дашти Қипчоқда 50-60 дирҳам баҳоландиган от. Ҳинд ерда 100 динар фойда олиниб сотилишини қайд этади. (Бу ҳақда қаранг: Петрушевский И.П., 1958, с. 206; Су Бихай., 2001, 261-бет).

тутган. Исмоил Сомонийнинг 893 йилда шимолдаги кўчманчилар устига уюштирган ҳарбий юриши даврида минглаб зотдор отлар қўлга киритилиб, Бухорога олиб келингани (Ибн ал-Асир., 2006, с. 79) ҳам минтақамиздаги дашт ҳудудларида етиштириладиган отларга бўлган катта талабдан далолатдир. Бу отлар кейинчалик турклардан миллий гвардия ва мунтазам қўшин тузишда катта ўрин тутган.

Минтақада йилкичилик ривожини отларнинг янги зотлари яратилгани мисолида ҳам кўрамиз. Хусусан, бу даврда ўзининг тезлиги ва кўркамлиги билан машҳур Ахалтака от зоти<sup>239</sup>, Ёвмут от зоти<sup>240</sup>, Лақай от зоти<sup>241</sup>, Араби от зоти<sup>242</sup> ва бошқалар пайдо бўлгани эътиборга лойиқдир.

Манбаларнинг далолат беришича, Амир Темурнинг 120-160 чақирим масофани дам олмасдан босиб ўта оладиган машҳур туркман отлари Зарафшон тоғининг жанубий ён бағирларида, Макрид чўлида боқилган, урчитилган ва кўпайтирилган. Амир Темур буйруғи билан қаттиқ туёқли машҳур туркман отлари зотини янада яхшилаш учун маҳаллий аҳолига беш мингта араб бияси тарқатиб чиқилади. Бу билан сувсиз саҳролар, дашту биёбонларда сувсизликка чидамлиги билан машҳур араб отларини кучли ва

<sup>239</sup> Бу от зотини Жанубий Туркменистондаги Ахалтака воҳасидаги Така туркманлар етиштирган. Бу от қуруқ иқлимга мослашгани, чопқирлиги (пойгада 1 км. масофани 1 мин. 05 сек. да босиб ўтади) ва ҳаракатчанлиги билан ажралиб туради. Ҳозирда бу от Туркменистон ва Қозғоғистонда, шунингдек, Германия, Россия ва АҚШда боқилади. (Бу ҳақда қаранг: Ахалтака от зоти., 2000. 528-бет).

<sup>240</sup> Ёвмут от зоти салт миниладиган жайдари от зоти бўлиб, туркманларнинг ёвмут қабиласи томонидан етиштирилган. Араб, мўул, қозоқи ва ахалтака от зотлари таъсири бор. Ёвмут оти қуруқ, иссиқ иқлимга мослашгани, чопқирлиги билан ажралиб туради. Аравага қўшиб ҳам ишлатилади. Туркменистон ва Эронда боқилади. Хоразм ва Қўрақалпоғистонда ҳам учрайди. (Бу ҳақда қаранг: Ёвмут от зоти., 2002, 464-бет).

<sup>241</sup> Лақай от зотини бувдан 300-400 йиллар олдин Ўзбекларнинг лақай уруғи томонидан маҳаллий жайдари мўул типдаги от зоти ёвмут, ахалтака, қорабайро ва араби от зотлари билан чатиштирилиб яратилган. Бу от тури қуруқ ва иссиқ иқлимга мослашган бўлиб, тоғли ҳудудларда ҳаракатлана олиши, юк ташиш ва аравага қўшилиши билан ҳам ажралиб туради. (Бу ҳақда қаранг: Лақай от зоти., 2003, 158-бет; Назаров Н., 2007, 60-66-бетлар).

<sup>242</sup> Бу от зоти Арабистон ярим оролдаги қабилалар томонидан қўлга ўргатилган салт миниладиган қадимий отлардандир. Ўрта асрларда бу от зоти туркман, эрон ва миср саҳро отлари билан чатиштирилиб чўл шароитига яхши мослашган, очлик ва сувсизликка чидамли, узоқ масофани чарчамасдан (пойгада 1 км.ни 1 мин. 8,0 секундда) босиб ўта оладиган от зоти яратилган. Бу от зоти Ўрта Осиё, Кавказ ва Карпатдаги тоғ ва тоғолди минтақаларидаги маҳаллий от зотлари билан дам чатиштирилган. (Бу ҳақда қаранг: Араби от., 2000, 386-387-бетлар).

тезкор туркман отлари билан чапиштириш орқали ҳарбий эҳтиёжлар талабига жавоб берувчи зотдор отлар яратишга ҳаракат қилинган (Равшанов П., 1995, 612-613-бетлар).

Минтақанинг жануби ва жануби-ғарбий ҳудудларидаги зотдор отлар ҳақида ҳам қадимги давр ва ўрта асрларга оид манбаларда, хорижий сайёҳлар ва элчилик миссиялари аъзолари ҳисобот асарларида кўплаб маълумотлар мавжуд бўлиб<sup>243</sup>, бу минтақамизнинг ижтимоий-иқтисодий ва маданий ҳаётида отларнинг аҳамияти юқори бўлганлигини тасдиқлайди. Кейинги даврларда Ўрта Осиёда бутун Марказий Осиё ва унга қўшни ҳудудларда ҳам машҳур бўлган Қорабайир отлар боқишга катта эътибор берилган. XIX аср рус манбаларида ҳам Бухоро хонлигида ўз кучи ва чидамлилиги билан машҳур Қорабайир отлари боқилиши қайд қилинади (Демезон П.И., 1883, с. 81; Матвеев. 1883, с. 23-24).

Шундай қилиб, йилқиччилик ривожини ва отлар наслини яхшилаш бўйича олиб борилган ишлар ўрта асрларга келиб Ўрта Осиёда ва қўшни ҳудудларда ҳарбий ҳаракатларда, юк ташишда, аравага қўшишда, дашт ёки тоғли ҳудудларда фойдаланишга мослашган зотдор отлар турлари пайдо бўлишига олиб келди. Бу отлар тана тузилиши ва ихтисослашгани билан бир-биридан фарқ қилиб, уларни, асосан, қуйидаги уч турга бўлиш мумкин:

1. Салт миниладиган отлар (Ахалтака оти, Ёвмут оти ва бошқалар);

2. Салт миниладиган, аравага, чанага қўшиладиган йўрға от зотлари (Лақай от зоти, Қорабайир от зоти, Қирғиз от зоти, Дон от зоти ва бошқалар);

3. Оғир юкларни торта оладиган юкчи отлар (Амиров А., 2003, 593-594-бетлар).

Отлар қадимги давр ва бутун ўрта асрлар давомида нафақат ҳарбий ҳаракатларда, шу билан бирга, иқтисодий-савдо алоқалар ва сиёсий муносабатларни амалга

<sup>243</sup> Хусусан, 1812-1813 йилларда инглизларнинг Ҳиндистондаги "Ост Индия" компанияси топширилиши билан Ўрта Осиёга бўлган Мир Изаатулло сафарининг асосий мақсади ҳам минтақадаги от зотларини ўрганиш ва улар ҳақида янги маълумотлар тўплаш бўлган. (Бу ҳақда қарагиз: Мавлонов У., Аминов Б., 2006, 20-бет).

оширишда ҳам катта аҳамиятга эга бўлиб келган. Отларнинг алоқа воситаси сифатидаги аҳамияти уларнинг чидамлилиги ва тезлиги билан ҳам боғлиқ эди. Чидамли ва тезкор отлар савдо йўлларида хавфсизликни таъминлашда, йўлларда қўшимча озиқ-овқат топиш учун уюштирилган ов пайтида ва бошқа вазиятларда катта ўрин тўтарди. Хитойдаги “Хан-шу” (Хан сулоласи тарихи)га кўра от бир кунда ўртача 28-30 км. йўлни, яъни савдо карвонлари бир кунда босиб ўтадиган масофага тенг йўлни босиб ўтган (Боровкова Л.А., 2001, с. 177). Аравага қўшилган отлар юк билан босиб ўтадиган масофа ҳам шунга яқин бўлган. XIX аср охирига тегишли рус манбаларида ўз кўрсаткичлари билан минтақамиздаги отларга яқин бўлган казакларнинг отлари текисликлардаги йўлларда чавандоз ва ўрта ҳажмдаги юк билан бир соатда 6-7 км. масофани босиб ўта олиши қайд этилади (Хорошхин А.П., 1876, с. 256).

Отлардан почта хизматида, шошилинич хат-хабар етказишда ҳам фойдаланилиб, бундай ҳолларда отлар бир кунда ўртача тезлигини уч-тўрт барабар ошириш имконига эга бўлган. Шу туфайли ҳам отлардан ҳукмдорлар ва маҳаллий ҳокимлар почта алоқаларида, муҳим хабарларни тарқатишда фойдаланганлар. Бу ҳақда ўрта аср манбаларида, хусусан, “Тарихи Табарий”да (Ат-Табари, 1987, с. 232) ва бошқа манбаларда маълумотлар кўп учрайди. Шошилинич хабар олиб кетаётган чопар минган отлар каби от қўшилган аравалар тезлиги ҳам анча юқори бўлган. Масалан, XX аср бошларида бир неча от қўшилган почта аравалари Самарқанд-Термиз почта йўли бўйлаб Термиздан Самарқандга шошилинич хабарларни 40 соатда етказишгани маълум<sup>244</sup>.

Отларнинг минтақа ва умуман, қўшни халқлар ҳаётидаги аҳамиятини ўрта асрларда минтақамизда ҳам машҳур

<sup>244</sup> Бу йўл XX аср бошларида Туркистон генерал-губернаторлиги ташаббуси билан, Бухоро амирига ёрдамида барпо этилган. Самарқанд — Термиз оралиғида 14 та бекат (улар оралиғи 15-25 верстын ташкил этган) барпо этилиб, уларда доимо захирада от-аравалар мавжуд бўлган. Почта бекатларида почта хизматчиларидан ташқари, вазият тақозо этганда, 0,5 рота пиёда қўшинлар ва казаклар взводини жойлаштириш ҳам мумкин бўлган. Бу рус ҳукумати улардан керак пайтда ҳарбий истеҳкомлар сифатида ҳам фойдаланиш имконига эга бўлганидан далолат беради. (Бу ҳақда батафсил қараңг. ЎзР МДА. И-1-жамғарма, 6-рўйдат, 48-иш, 75-80-варақлар; Логофет Д.Н. 1913., с. 31-32, 79).

бўлган айрим манбаларда, хусусан “Қобуснома”да отларни танлаш бўйича қўлланма бўла оладиган фикрлар мавжудлигида ҳам кўрамиз (Кайковус., 1994, 81-84-бетлар).

Минтақамизда ва қўшни ҳудудларда йилқичиликнинг ривожланиб боришига мос равишда отларни минишда фойдаланиладиган воситалар — эгар-жадбуқлар ҳам такомиллашиб борган. Олтойдаги Пазирик мозорқўрғонларидан эгаси билан қўшиб кўмилган отларни ўрганиш бу масалага ойдинлик киритувчи кўплаб хулосаларга олиб келиши мумкин. Бу мозорқўрғонларни ўрганган мутахассислар фикрича, қадимда отларнинг эгарлари бир-бирига қўшиб тикилган иккита чарм ёстиқчалардан (уларнинг ичи ўтлар ёки ҳайвонлар жуни билан тўлдирилган) иборат бўлган. Кейинчалик, мил. авв. I минг йиллик ўрталарига келиб, ёғоч асосли эгарлар кашф қилинган. Бу кашфиётнинг асосчилари маданияти, хўжалиги ва турмуш тарзи умумий бўлган скиф-сак чорвадор қабилалари бўлиб, бу даврда оссурлар, мидияликлар, форслар ва юнонлар ҳали эгар билан таниш бўлмагани ҳам эътиборни тортади (Руденко С.И., 1951, с. 125-126).

Ўрта асрларда минтақамизда ва унга қўшни ҳудудларда йилқичилик ва отлар етиштириш ривожидида туркий халқлар асосий ўрин тутган. Туркий халқларнинг йилқичилик ривожидида тутган ўрни ҳақида Алишер Навоийнинг “Муҳокамат ул-луғотайн” асарида ҳам маълумотлар келтирилган (Алишер Навоий., 2000, с. 20-21-бетлар).

Умуман олганда, минтақамизнинг хўжалигида чорвачилик етакчи ўрин тутган қабилалар ҳаёти ва турмуш тарзида йилқичилик бронза давридан то XX аср бошларигача катта ўрин тутиб келди. Савдо алоқаларида ва умуман, карвон йўллари тизимида беқийс бўлган отларни етиштиришга устувор вазифалардан бири сифатида қаралиб, йилқичиликни ривожлантириш, зотдор отларни етиштиришга хусусий миқёсда ҳам, давлат миқёсида ҳам катта эътибор бериб келинган.

Минтақамизда маҳаллий доирадаги иқтисодий-савдо алоқаларида эшаклар ҳам ўзига хос ўрин тутди. Бу ҳай-



вон Ўрта Осиёнинг тоғ ва тоғолди ҳудудларида қўлга ўрғатилган илк улов воситаларидан ҳисобланиб, бронза даврига мансуб маконларда унинг суяклари отниқидан икки марта кўп учраши ҳам эътиборни тортади (Сағдуллаев А.С., 1990, с. 17). Улар бошқа улов воситаларига нисбатан арзонлиги ва камхаржлиги туфайли ҳам кейинги даврларда минтақамизда кенг тарқалиб, аҳолининг ўрта ва қуйи қатламларида унга талаб катта бўлган. Эшаклар ўрта асрларда қишлоқлардан шаҳар бозорларига маҳсулот олиб боришда асосий ўрин тутгани, улар айрим ҳолларда араваларга ҳам қўшилгани маълум.

Умуман олганда, чорвачилик пайдо бўлган даврдан бошлаб, ер шарининг турли ҳудудларида улов ва юк ташиш воситаси сифатида турли уй ҳайвонларидан фойдаланиб келинган. Айрим ҳудудларда ҳачирлар асосий улов ва юк ташувчи восита бўлган бўлса, баъзи жойларда ҳатто қўйлардан юк ташибда фойдаланилгани маълум<sup>245</sup>. Бу ва бошқа кўплаб маълумотлар турли географик ҳудудларда, турли мавсумларда турлича улов воситаларидан фойдаланиш бўлганлигини қайд этишга имкон беради.

Бронза даври бошларида, эҳтимол, ундан ҳам олдинроқ инсоният тарихидаги энг муҳим кашфиёт — филдирак пайдо бўлди<sup>246</sup>. Кейинги техник тараққиёт учун ҳам замин ҳозирлаган бу янгилик илк улов-транспорт воситалари бўлган турли типдаги (маълум географик ҳудуд ва ландшафтнинг хусусиятидан келиб чиққан ҳолда) араваларнинг ихтиро қилинишига олиб келди. Филдиракли транспорт воситалари ҳақидаги дастлабки илмий фаразлар XVIII асрнинг 1-ярмидаёқ европалик тадқиқотчилар асарларида пайдо бўла бошлаган. 1830 йилда Друммондда торф

<sup>245</sup> Хусусан, “Тарихи Рашидий” асари муаллифи ўрта асрларда тибетлик кўчманчилар (уларни жанпалар деб аташган) юк солинган махсус халталарни қўйларнинг елкасига ортиб, Хитой ва Ҳиндистонга маҳсулотлар олиб борганлиги ҳақидаги қизиқарли маълумотни қайд этади. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Мирза Муҳаммад Ҳайдар., 1996, с. 518-519).

<sup>246</sup> Филдирак дастлаб айланма ҳаракатни юзага келтирувчи ва узатувчи восита сифатида (қулоччилик чархи, урчқубош, сувни тепага кўтарувчи воситалар ва бошқаларда) пайдо бўлади. Кейинчалик бу ихтиро аравалар пайдо бўлишига асос солади.

Ўрганилаётганда ёғоч филдиракнинг бўлаклари ҳамда 1880 йилда Дьеберг ботқоқлигида бус-бутун арава топилиши билан қадимги транспорт воситаларини тарихий-археологик жиҳатдан ўрганиш бошланди. Қадимги қўятош суратларда ва Шумер муҳрларида тасвирланган филдиракли транспорт воситаларини археологик тадқиқотлар даврида қўлга киритилган топилмалар билан солиштириш асосида дастлабки илмий қарашлар илгари сурила бошланди. Бу масаланинг айрим назарий жиҳатлари дастлаб Г.Бергнинг 1935 йилда Стокгольмда чоп этилган асарида кўриб чиқилган эди (Berg G., 1935). Г.Чайлднинг 1954 йилда Берлинда чоп этилган асарида филдиракли транспортнинг ягона марказ — Олд Осиёдан бошқа ҳудудларга тарқалганлиги масаласи илк бор илгари сурилди (Childe V.G., 1954). Кейинги йилларда бу масала кўплаб тадқиқотчиларнинг янги тарихий топилмалар ва манбалар асосида яратилган асарларида кўриб чиқилди. Бу борада минтақамиздаги ва бевосита қўшни ҳудудлардаги тадқиқотлар муҳим аҳамият касб этади. Евроосиёнинг бепоён даштларидаги энеолит ва бронза даврига оид қабр-қўрғонларда топилган филдираклар ва аравалар қолдиқларини, Марказий Осиё ва Яқин Шарқдаги қўятош суратларини ўрганиш асосида илк улов-транспорт воситаларининг пайдо бўлиши ва тарқалиши хусусида кўплаб илмий қарашлар шаклланди<sup>247</sup>.

Филдиракли транспорт воситаларидан фойдаланишга ўтиш алоқа йўллари ривожига ўзига хос таъсир кўрсатди. Биринчи галда филдиракли транспорт воситаси бўлган аравалар ҳаракатлана оладиган йўлларни қуриш зарурати пайдо бўлди. Бундай йўллар дастлаб савдо-ҳунармандчилик марказлари бўлган шаҳарлар ёки бошқа йирик манзиллар ҳудуди доирасида қурила бошланган бўлиши мумкин. Бунга ижтимоий-иқтисодий муносабатларнинг

<sup>247</sup> Бу муаммонинг назарий ва амалий аҳамиятга эга қўлгина жиҳатларини ёритишда Е.Е.Кузьмина, В.А.Новоженков, Н.А.Аванесова ва бошқаларнинг рус тилида чоп этилган ишларини (Кузьмина Е.Е. 1980; Новоженков В.А. 1994; Аванесова Н.А., 2005, с. 7-25) ҳамда хитойлик тарихчи олим Су Бихайнинг қозоқ тилида чоп этилган “Қозоқ маданияти тарихи” асаридаги махсус бўлағини (Су Бихай., 2001, 90-98-б) алоҳида қайд қилиб ўтиш мумкин.

маълум даражасини, яъни ўзаро маҳсулот алмашиш ва савдонинг, аравалар ва уларнинг қисмларини ясай оладиган усталар ва устахоналарнинг, араваларга қўшиладиган улов воситаларининг мавжудлиги ва бошқа тегишли зарурий омиллардан келиб чиққан ҳосила сифатида қараш мумкин. Йўллар, айниқса, филдиракли транспорт воситалари ҳаракатланишига мўлжалланган йўллар барпо этиш катта харажатлар ва меҳнат талаб этиши маълум. Шу сабабли ҳам бу йўллар дастлабки даврларда фақат тор маҳаллий доирада, масалан, шаҳарлар ва бошқа иқтисодий марказларни уларнинг таъсири доирасида бўлган жойлар (ҳом ашё манбалари, ҳосил етиштириладиган даладар ва бошқалар) билан боғлашга хизмат қилган. Жанубий Туркманистондаги Олтинтепа ёдгорлигининг марказий кўчаси туя қўшилган филдиракли аравалар юришига мўлжаллаб қурилганлиги (Массон В.М., 1981а, с. 33) бу жараёнлар ривожланган бронза давридан бошланганлигини кўрсатади.

Филдиракли транспортнинг, турли ҳажм ва шаклдаги араваларнинг пайдо бўлиши улов воситалари сифатида уй ҳайвонларининг тортиш кучидан фойдаланишнинг бошланишига олиб келди. Бундай мақсадда бронза давридан бошлаб, турли ҳудудларнинг табиий шароити ва уй чорвачилиги ихтисослигига боғлиқ равишда от, туя, эшак, хачир, хўкиз ва бошқа ҳайвонлар араваларга қўшила бошлади. Масалан, Жанубий Туркманистондаги Олтинтепа ёдгорлигидан туя қўшилган араванинг сополдан ясалган ҳайкалчаси топилган (Массон М.Е., 1981а, с. 88). Бу топилма (6-илова) Ўрта Осиё жанубида бронза даврида филдиракли аравалар бўлганлиги ва уларни ҳаракатга келтиришда туялардан фойдаланилганлигини тасдиқлайди. Тоғли Олтойдаги 5-Пазирик қўрғонидан 4 филдиракли соябонли арава (7-илова) топилиши (Руденко С.И., 1951, с. 125-127), машҳур “Амударё хазинаси” ичида қуйма олтиндан мўъжаз қилиб ишланган тўртта от қўшилган икки филдиракли арава (8-илова) борлиги (Арава. 2000, 390-бет), Олтой ва Марказий Осиёнинг дашт ҳудудларидаги маконлардан топилган аравалар қолдиқлари ва қоятошлардаги ара-

валар тасвирлари (Су Бихай., 2001, 90-98-бетлар) ҳамда бошқа маълумотлар Марказий Осиё халқлари ҳаёти ва ҳўжалигида аравалардан фойдаланиш қадимдан катта ўрин тутганлигини кўрсатади.

Марказий Осиёда от, туя ва бошқа йирик уй ҳайвонлари қўшилган аравалардан фойдаланилгани ҳақида кўплаб маълумотлар сақланиб қолган. Хусусан, ўрта асрлар даврида минтақанинг дашт ҳудудларида туя қўшилган аравалар карвон йўлларидаги асосий улов воситаларидан ҳисобланарди. Венециялик сайёҳ Франческо Печолатти Волгабўйидаги Кичик Саройдан Хоразмнинг бош шаҳри Урганча 20 кун давомида 2 та туя қўшилган аравада келгани маълум (Мавлонов Ў., Маҳкамова Д., 2004, 94-бет). Марокашлик сайёҳ Ибн Баттута ҳам Олтин Ўрдан Хоразмга келишда Ўғуз чўллари иккита туя қўшилган аравада деярли тўхтамасдан босиб ўтганини, бундай сафардан кейин аравага қўшилган туялар яна куч (ёғ) тўплаши учун уларга бир йил дам берилишини алоҳида ёзиб қолдирган (Ибрагимов Н., 1988, с. 72). Бу маълумот минтақанинг дашт ва чўллари орқали ўтувчи йўлларда ҳаракатланиш улов воситалари учун анча оғир кечишини кўрсатади. Бундай ҳолатни XIX аср сўнгги чорагига тегишли рус манбаларидаги маълумотлар ҳам тасдиқлайди. Хусусан, Бухоро бозорларида сотиб олинган ёки Бухордан Марвга бориш учун ижарага олинган семиз, боқилган туялар манзилга етиб борганда таниб бўлмайдиган даражада ориқлаб кетиши, айниқса, чўллар орқали ўтган карвон йўлларида емишнинг ва ичишга яроқли сувнинг камлиги «саҳро кемалари»ига ҳам қаттиқ таъсир қилиши ҳақидаги маълумотлар мавжуд (Петров., 1886а, с. 63).

Умуман олганда, қадимги давр ва ўрта асрларда Марказий Осиё текисликларида туя қўшилган аравалар катта масофаларни босиб ўтишда асосий транспорт воситаси сифатида катта ўрин тутган. Туя қўшилган арава тезлиги бирмунча секин бўлса-да, чўл ва даштларда қумликларни босиб ўтишда уларнинг аҳамияти катта ҳисобланган (Хорошхин А.П., 1876, с. 7). Минтақанинг дашт ва чўл ҳудуд-

ларидан ўтишда туя қўшилган аравалардан кенг фойдаланилганлигини ҳам шу билан изоҳлаш мумкин.

Минтақамизда от қўшилган аравалардан фойдаланиш ҳам қадимдан бўлган. Бу транспорт воситасидан, айниқса, дарё водийларидаги воҳаларда, текисликларда бозорларга маҳсулот етказиб беришда, шаҳарлараро алоқаларда, зодагон табақаларнинг, айниқса, болалар ва аёлларнинг сафарлари пайтида кенг фойдаланилган. XIX аср охири — XX аср бошларида от қўшилган почта аравалари Туркистон ўлкасидаги рус маъмурияти фойдаланган асосий восита бўлганини эса юқорида қайд қилиб ўтган эдик.

Қадимги давр ва ўрта асрларда хўкизлар қўшилган аравалар ҳам минтақамизнинг айрим ҳудудларида ёйилган эди. Мутахассислар минтақамизда хўкиз қўшилган аравалардан мил. авв. IV минг йилликдан бошлаб фойдаланилганини қайд этишади (Кирчо Л.Б., 2007, с. 101). Мил. авв. I минг йилликда скиф қабилалари, XIX асрда қорақалпоқлар хўкиз қўшилган аравалардан фойдалангани (Хазанов А.М., 2000, с. 126), қадимги хитой манбаларида (Таншу) турк ерларидан фақат Юегянь (Урганч) мулкида хўкиз қўшилган аравалар билан савдо алоқалари олиб борилиши тўғрисидаги маълумот (Бичурин Н.Я., 1998, с. 329), венециялик сайёҳ, элчи ва жосус Франческо Печолатти Марказий Осиёга саёхати (1348-1355 й.й.) даврида дастлаб хўкиз қўшилган аравалар билан ҳаракатлангани ва бошқа кўплаб мисоллар хўкиз қўшилган аравалардан қадимги давр ва ўрта асрларда Амударёнинг қуйи оқими ва Қора денгиз шимолидаги дашт аҳолиси кенг фойдаланганини кўрсатади. Шу билан бирга, бу ҳолатни анча кенг географик кенгликларда учратамиз. Хусусан, хўкизларни араваларга қўшиб фойдаланиш Ҳиндистонда кенг тарқалгани маълум. Айрим тадқиқотчилар мўғуллар ҳам хўкиз қўшилган аравалардан фойдаланганини қайд этади (Горненский И., 2004, с. 75). Машҳур сайёҳ Марко Поло ҳам мўғулларнинг хўкиз қўшилган аравалари қора кигиз билан ёпилгани боис кун бўйи ёмғир ёққанда ҳам сув ўтказмаслигидан ҳайратланган эди (Марко Поло., 2005, 105).

Аравалардан қадимдан жанговар транспорт воситаси сифатида ҳам фойдаланилгани, хусусан, оссурлар, ҳиндлар, юнонлар ва бошқа қадимги халқларда икки ғилдиракли жанг аравалари кенг тарқалгани маълум. Афросиёб деворий расмларида жанговар аравалар тасвири (Арава., 2000, 390-бет) минтақамиз халқлари ҳам жанг аравалари билан таниш эканлигидан далолат беради. Араваларнинг ҳарбий аҳамиятини англашимизга хизмат қиладиган фактлар ичида аҳамоний ҳукмдорлар Ксеркс ва Доро I Юнонистонга уюштирган ҳарбий юришлари даврида жанг араваларидан ҳамда қўшин учун зарур юклар ортилган аравалардан кенг фойдаланилгани (Геродот., 2004, с. 368), хитойликларнинг Даван давлатига уюштирган иккинчи ҳарбий юриши даврида (мил. авв. 102-101 й.) қўшин тўпланаётган Дуньхуан шахрига керакли нарсалар араваларда етказиб берилганлиги<sup>248</sup>, минтақамизда ҳам ўрта асрларда аравалар ҳарбий юришлар даврида асосий юк ташувчи восита бўлгани<sup>249</sup> ва бошқа мисолларни эсга олиш мумкин. Аравалардан юк ташишдан ташқари, вазият тақозо этганда мудофаа истехкомлари барпо этишда ҳам фойдаланилгани эътиборга лойиқдир. Бу, айниқса, чорвадор туркий халқларда кенг ривожланган. Бундай усулдан — хунларнинг Рим қўшинлари билан бўлган жангларида ҳам фойдаланилгани маълум (Горненский И., 2004, с. 94). Айрим манбаларга кўра, бу усул хунлар орқали илк ўрта асрларда Европага ҳам тарқалади (Ароба Туро. 2000, 420-421-бетлар). Ўрта асрларда аравалардан мудофаа мақсадида фойдаланилгани ҳақида “Бобурнома”да ҳам маълумот келтирилади<sup>250</sup>.

Қадимги даврдаёқ айрим этник гуруҳлар ҳаётида, хусусан, иқтисодий алоқалар олиб боришда, мавсумий кўчиш

<sup>248</sup> Қадимги хитой манбаси “Шицзи”да озиқ-овқат ва заҳира қурол-яроғлар минглаб отлар, туллар, эшаклар, эшакларга ва араваларга юкланганлиги қайд этилган. (Бу ҳақда қаранг: Боровкова Л.А., 2001, с. 141).

<sup>249</sup> Хусусан, Амир Темурнинг ҳарбий юришлари даврида қўшин учун зарур галла ва бошқа озиқ-овқат заҳиралари, айрим ҳарбий яроғ-аслаҳалар араваларда олиб юрилган. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Шарофуддин Али Йездий., 1997. 294-295 –бетлар).

<sup>250</sup> Бундай усулда ҳимояланиш “Бобурнома”да румликлар усули сифатида ҳам эслатилади. (Бу ҳақда қаранг: Заҳириддин Муҳаммад Бобур., 1989, 363-бет).

жараёнларида аравалардан кенг фойдаланилган. Масалан, кўчманчи туркий қавмлардан бўлган қанғларни, аниқроғи, “қанг” атамасини “аравақаш” ёки “аравали” тарзида талқин қилиш мавжуд (Шониёзов К., 1990, 19-20-бетлар).

Ўрта Осиёда ўрта асрларда, асосан, икки гилдиракли соябонсиз очиқ аравалардан фойдаланиларди. Аравалар ўз тузилиши ва ҳажмига кўра бир неча турларга бўлиниб, шотиси, асосан, мирзатеракдан, гилдираги (тегарчик) қисмлари қаттиқ қайроғочдан ясалган. Арава гилдирагини ясаш махсус малакали усталар томонидан устахоналарда амалга оширилган. Минтақамизнинг шимоли-шарқий ҳудудларида катта гилдиракли Кўқон арава тарқалган бўлса, жануби-ғарбида кичик гилдиракли кўтак аравалар, Хоразмда эса ўзига хос шаклдаги аравалар тарқалгани маълум (Арава., 2000, 390-бет; Аравақаш., 2000, 391-бет). Савдо йўллари бўйида жойлашган шаҳарлар ва айрим йирик қишлоқларда маҳаллий аҳоли ва савдо қарвонларига хизмат кўрсатишга ихтисослашган аравақаш усталар фаолияти ҳам катта аҳамиятга эга эди.

Умуман олганда, Ўрта Осиёнинг турли ҳудудлар ўрта-сидаги ўзаро маҳсулот алмашуви ва иқтисодий муносабатлар туя, от, эшак ва бошқа ҳайвонлардан илк улов воситалари сифатида фойдаланишнинг бошланишига, гилдирак кашф этилиши эса йирик уй ҳайвонлари тортиш кучи билан ҳаракатга келтириладиган илк транспорт воситаси - араваларнинг пайдо бўлишига олиб келди. Бу жараёнлар, ўз навбатида, қадимги алоқа йўллари ривожига катта таъсир кўрсатди.

Шу тариқа, минтақада алоқа-савдо йўллари ривожининг янги даври улов ва транспорт (асосан, турли аравалар) воситаларидан фойдаланишнинг келиб чиқиши билан бошланди. Улов-транспорт воситаларининг пайдо бўлиши ва эволюцияси бронза давридан то замонавий транспорт воситалари пайдо бўлиб, кенг истеъмолга киргунга қадар деярли ўзгаришсиз келган. Бу масалалар қуйидаги жадвалда ўз аксини топган.

## Улов-транспорт воситалари: турлари, хусусиятлари

№	Улов-транспорт воситалари турлари	Фойдалана бошлангиш даври	Худуди ва жойи	Хусусиятлари
1	Чавасимон улов-транспорт воситалари;	Сўнги палеолит - мезолит давридан	Узоқ Шарқ, Аляска ва Канаданинг Шимолий худудлари, Шимолий ярим шарнинг бошқа жойлари	Қор ва музларда ҳаракатланишга мўлжалланган одам ёки ҳайвонларнинг тортиш кучидан фойдаланиб ҳаракатга келтирилган
2	Сол ва кичик қайиқлар	Мезолит ва неолит давридан	Кичик дарёлар, кўллар,	Эшаклар ёрдамида ҳаракатга келтирилган.
3	Катта қайиқлар, эшакли ва елканли кемалар	Бронза ва илк темир давридан	Йирик дарёлар, кўллар, денгиз ва океанлар.	Сув оқими, шамол йўналиши ва механик таъсир (эшаклар) орқали ҳаракатга келтирилган
4	От, туя, эшак ва бошқа ҳайвонлардан улов воситалари сифатида фойдаланиш	Янги тош давридан, Ўрта Осиёда энеолит ва бронза давридан	Қадимги даврда, асосан, Осиё, Африка ва Европада	Нисбатан узоқ масофаларни юк билан босиб ўтишда инсоннинг энг яқин ёрдамчиси ҳисобланади.
5	Ғилдиракли улов-транспорт воситалари	Бронза давридан	Қадимги даврда, асосан, Осиё, Европада ва Шимолий Африкада тарқалган. Австралияда қадимги давр ва ўрта асрларда (то бу ерларга европаликлар боргунга қадар) аравалардан фойдаланилмаган	Ҳайвонларнинг тортиш кучи билан ҳаракатга келтирилган



## 5.2. Минтақа алоқа-коммуникация тизимида йўлбўйи иншоотларининг тутган ўрни

Йўлбўйи иншоотлари минтақадаги алоқа-коммуникация тизимининг муҳим таркибий қисми бўлиб, уларнинг пайдо бўлиши ва ривожланиши қадимги йўллар фаолиятига мос равишда борган. Тегишли манбалар таҳлили ва ибтидоий қабилалар турмуш тарзидан келиб чиқсак, илк алоқа йўллари тармоқлари шакллана бошлаган қадимги давридаёқ ибтидоий йўлбўйи иншоотлари барпо этила бошланган бўлиши мумкин. Нисбатан узоқ масофани пиёда босиб ўтишга мажбур бўлган қадимги қабилалар ҳудуддан-ҳудудга кўчишда, овчи гуруҳларининг кўп кунлик ов сафари даврида ва бошқа вазиятларда тўхташ жойларида хавфсизлик нуқтаи назаридан чайласимон иншоотлар барпо этила бошлайди. Қисқа муддат фойдаланишга мўлжалланган бундай чайласимон иншоотларга йўлбўйи иншоотларининг илк кўриниши сифатида қараш мумкин. Албатта, ўтган тарихий давр мобайнида бундай енгил конструкцияли иншоотлар бизгача етиб келмаслиги табиий ҳолдир. Шунга қарамасдан, бундай иншоотларга бўлган эҳтиёж илк алоқа йўллари билан бирга пайдо бўлганлиги ва бу эҳтиёж ибтидоий аجدодларимизни уларни барпо этишга ундаганлиги шубҳасиздир. Йўлларда хавфсизликни таъминлашга интилиш, йиртқич ҳайвонлар ва заҳарли ҳашаротлардан ҳимояланишга бўлган эҳтиёж ҳамда табиий муҳит таъсири (совуқ, жазирама иссиқ, шамоллар ва бошқалар) ибтидоий йўлбўйи иншоотларининг пайдо бўлиши ва даврлар ўтиши билан такомиллашиб боришига олиб келган муҳим сабаб эди. Умуман олганда, ибтидоий йўлбўйи иншоотлари йўловчиларни ташқи таъсирлардан сақлашга хизмат қилган ҳамда ўзига хос белги, йўл кўрсаткич вазифасини ҳам бажарган.

Улов (от, туя, эшак ва бошқалар) ва транспорт воситалари (аравалар ва бошқалар)дан фойдаланиш бошланган, минтақавий ва минтақалараро алоқалар вужудга келган энеолит ва бронза даврларидан бошлаб йўлбўйи ин-

иншоотлари алоқа йўллари тизимининг муҳим таркибий қисмини ташкил эта бошлайди. Жамият тараққиёти, қурилиш-меъморчилик соҳасида қўлга киритилган ютуқлар, хусусан, йирик монументал иншоотлар, мустаҳкамланган қалъалар барпо этиш борасидаги тажрибалар ҳамда савдо-сотик ривожига талаблари савдо йўллари бўйида махсус иншоотлар барпо этилишига ундаган муҳим омиллардан эди. Бундай иншоотлар дастлаб қудуқлар бўйида, тоғ доvonлари бошланадиган жойларда, дарё кечувлари яқинида муҳим ҳарбий-стратегик аҳамиятга эга йўллар йўналишида барпо этила бошланган. Ички ва ташқи алоқалар ривожига, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва хизмат кўрсатиш тизимини таксимилаштириб боришни талаб этарди. Марказлашган йирик давлатларнинг ташкил топиши билан йўлбўйи иншоотлари барпо этиш давлат иқтисодий сиёсатининг таркибий қисмига айлана бошлайди. Аҳамонийлар даврида улкан империянинг турли ҳудудларини ўзаро боғловчи алоқа йўллари бўйида, хусусан, машҳур “Шоҳ йўли” бўйлаб бир кунлик масофада работлар ва карвонсаройлар мавжуд бекатлар қурилгани маълум (Геродот., 2004, с. 286). Мутахассислар фикрича, Ўрта Осиё ҳудудида ҳам эрамиздан аввалги VI-V асрларда, яъни аҳамонийлар даврида муҳим транзит йўллар бўйича кичик қалъа типидagi мустаҳкамланган иншоотлар барпо этила бошланди. Бундай иншоотлар, одатда, савдо йўлларининг хавфсизлигини таъминлаш вазифаси юклатилган кичик ҳарбий гуруҳ учун мўлжалланган бўлиб, улар савдо карвонлари тўхтаб дам олиши учун ҳам мўлжалланган, яъни карвонсарой вазифасини ҳам бажарган (Маньковская Л.Ю., 1980, с. 54). Шу тариқа, работлар<sup>251</sup>, яъни мустаҳкамланган карвонсаройлар вужудга келади. Бу жараён, айниқса, ўрта асрларда жадал тус олади. Ривожланган ўрта асрлар, хусусан, IX-X асрлардаги работлар, уларнинг меъморий тузилишидан келиб чиқсак,

<sup>251</sup> Айрим тадқиқотчилар «работ» атамаси роҳ-бат, яъни йўл бўйидаги иншоот маъносини беришини айтиб ўтадилар. (Бу ҳақда қараг: Мухаммаджонов А., 2006, 40-бет).

улар мустақамланган ва кўриқланадиган карвонсаройлар вазифасини бажаришга хизмат қилганлигини кўришимиз мумкин. XII асрга келиб улар ўзларининг ҳарбий истехком сифатидаги аҳамиятини йўқотади<sup>252</sup>. Лекин уларнинг қурилиши бутун ўрта асрлар давомида тўхтаб қолмади. Илк ислом даврида Мовароуннаҳрнинг ҳар бир қишлоғи аҳолиси йирик шаҳарларда работлар қургани, бу дастлаб ғозийлар учун барпо этилгани, бу работлар, айниқса, ислом дини ёйилган чегара ҳудудларда катта ўрин тутгани, хусусан, Бинкат, Жиззах ва бошқа шаҳарларда бундай работлар фаолияти (Грицина А.А., 2000, с. 172-173), Истахрийнинг сомонийлар даврида Мовароуннаҳрда 10 мингдан ортиқ работ, карвонсарой ва кўналгалар фаолият кўрсатганлиги ҳақидаги фикри, Наршахийнинг Бухоронинг ҳар бир қишлоғи аҳолиси Пойкент яқинида работлар қургани ҳақидаги хабари (Наршахий., 1991, 24-25-бетлар), Марв — Урганч, Марв — Амул йўлидаги (IX-XII асрларга оид) кўплаб карвонсаройлар (Массон М.Е., 1966) қорахонийлар даврида барпо этилган кўплаб работлар<sup>253</sup>, Чигатой улусида йўл бўйларида барпо этилган махсус бекат — ёмлар фаолияти (Марко Поло., 2005, с. 170-174), Амир Темур ва темурийлар, шайбонийлар ва бошқа сулолалар даврида барпо этилган кўплаб йўлбўйи иншоотлари бу соҳага бўлган эътибордан далолат беради. Карвонсаройлар ва работлар савдо йўлларини назорат қилишда катта ўрин тутган ҳарбий истехком сифатида ҳам аҳамиятлидир.

Ўрта асрларда йўлбўйи иншоотларини барпо этишда савдо-сотик ривожидан манфаатдор бўлган ҳукмдорлар катта ўрин тутган. Умуман олганда, ислом даврида турли ижтимоий бинолар — масжидлар, мадрасалар, хоноқоҳ-

<sup>252</sup> Бу даврда кўп ҳолларда «работ» термини «карвонсарой» сўзининг синоними бўлиб хизмат қиладиган бўлди. (Бу ҳақда қаранг: Маиъковская Л.Ю., 1980, с. 54).

<sup>253</sup> Бу даврда айрим ҳукмдорлар вафотидан кейин ўзлари барпо этган работларга кўмилиши ҳам одат бўлган. Масалан, қорахоний ҳукмдор Шамс ул-Мулк ўзи гомонидан Самарқанд-Хўжанд йўлида қурилган работга кўмилаганини, Наср ибн Аҳмадининг Исфижобдаги (Арис дарёси Сирдарёга қуйиладиган жойдаги шаҳар) номи Қоратегини бу ерда ўзи барпо этган работга кўмилаганини ва бошқа кўплаб мисолларни айтиб ўтиш мумкин (Бу ҳақда батафсил қаранг: Грицина А.А., 2000, с. 168-169).

лар, кўприклар, работлар, карвонсаройлар, сардобалар ва бошқалар барпо этиш адолатли ҳукмдорнинг муҳим сифатларидан бўлган. Манбаларга мурожаат қилсак, бутун ўрта асрлар давомида Ўрта Осиёда ҳукмронлик қилган сулолалар вакиллари бу масалага катта эътибор қаратганлигини кўрамиз. Замондошларини ҳайратга солган йирик йўлбўйи иншоотлари ичида Бухоро — Самарқанд йўлида, Кармана яқинида қурилган Работи Малик карвонсаройини, Султон Санжарнинг Марвдаги ноиби Абу Тоҳир ибн Саъд томонидан Нишопур — Марв йўлида барпо этилиб, энг маҳобатли ҳисобланган Работи Шариф карвонсаройини, Абдуллахон II томонидан Қоровулбозорда қурилган йирик карвонсаройни ва бошқаларни эсга олиш мумкин (Грицина А.А., 2000, с. 168).

Давлат хазинасидан ташқари йўлбўйи иншоотлари қурилишида маҳаллий бойлар, савдогарлар ва амалдорларнинг ҳиссаси ҳам катта бўлгани ҳақида манбаларда кўплаб маълумотлар сақланиб қолган. Жиззахдан 2 фарсах узоқликда, Жиззах — Шош йўлидаги ал-Афшин (Ҳайдар ибн Ковус) томонидан IX асрда барпо этилган Худойсар карвонсаройи ва бу шаҳар яқинидаги Ҳасан работи (X аср) бу жараён юксак ривожланган даврни аниқлаштиришда катта аҳамиятга эгадир<sup>254</sup>. Амир Темур ва темурийлар ҳамда шайбонийлар даврида бу жараён юксак ривожланди. Хусусан, биргина Алишер Навоийнинг ўзи Ҳиротда 90 та ва Хуросоннинг асосий йўллари бўйида 50 та работ барпо эттирганини манбалар тасдиқлайди (Пугаченкова Г.А., 1979, с. 49; Алишер Навоий., 2000, 218-бет). Жўйбор хўжалари томонидан ҳам XVI асрда Бухоро — Қарши йўлида ва Амударёга кетувчи йўллар бўйида ўнлаб работлар ва сардобалар қурилгани, улар катта фойда келтириб тургани маълум (Аҳмедов Б.А., 1985, с. 187, 190; Аҳмедов Б., 1994, 26-27-бетлар). XVII асрда Бухоро хони саройида

<sup>254</sup> Истаҳрий (IX аср) Худойсар карвонсаройини Самарқанддан Жиззахга кетувчи йўлдаги энг йирик карвонсарой эканини қайд қилса, Ефут (XIII аср) уни Уструшона чегарасидаги шаҳар сифатида эсга олади. Бу карвонсарой ва Ҳасан работи харобалари топилмаган ва ўрганиб чиқилмаган. (Бу ҳақда қараг: Грицина А.А. 2000, с. 174-176; Бураков Ю.Ф., Грицина А.А., 2006, с. 147-149).

дастурхончи мансабини эгаллаб турган Зокирбий исмли киши маблағига Қарши чўлидаги Қақир деб аталган жойда барпо этилган работ (Яворский И.Л., 1883, с. 312), унинг ёнида XIX асрнинг биринчи ярмида Амир Насрулло томонидан қурилган сардоба (Арандеренко Г.А., 1883, с. 248) ва бошқа кўплаб мисоллар ҳам ўрта асрларда хусусий кишилар ўз маблағларини ижтимоий фойдали бинолар қуришда сарфлаши кенг ёйилган одатлардан бўлганини тасдиқлайди. Умуман олганда, қадимги даврда ва ўрта асрларда карвонсаройлар ва работлар барпо этишда давлат хазинасидан ташқари йирик савдогарлар ва амалдорлар, маҳаллий бойлар, яъни савдо-сотикдан амалий фойда олиб турган ижтимоий қатлам катта ўрин тутган.

Қадимги давр ва ўрта асрларда савдо ва маданий алоқаларни амалга оширишда муҳим ўрин тутган йўлбўйи иншоотлари – работлар ва карвонсаройлар, қудуқлар ва сардобалар, кўприклар ва бошқа инфратузилмлар алоқасавдо йўллари тизимининг муҳим таркибий қисмини ташкил этарди. Уларни ўрганиш орқали иқтисодий-маданий алоқалар ривожини ва йўналишлари, халқ меъморчилигини ривожини масалалари бўйича муҳим маълумотларга эга бўлиш мумкин. Хусусан, карвон йўлларининг ва умуман, савдо-сотикнинг энг муҳим элементларидан бўлган карвонсаройларнинг тузилишини ўрганиш халқимизнинг бой меъморчилик тарихини ўрганишга ҳам катта ҳисса қўшади. Карвонсаройлар, одатда, савдо марказлари бўлган шаҳарларда ва муҳим карвон йўллари бўйида барпо этилган бўлиб, улар тузилишига, ҳажмига ва айрим ҳолларда бажарадиган функциясига кўра ҳам бир-биридан фарқланади. Археологик тадқиқотлар ва ёзма манбалар маълумотларини таҳлил қилиб, айрим карвонсаройлар тузилиши ҳақида маълум хулосаларга келиш мумкин. Масалан, Зоминдан Фарғонага ва Тошкентга кетувчи йўлдан топилган X-XII асрларга оид Тўрткўлтөпа карвонсаройи тўғри тўртбурчак (томонлари узунлиги 106 x 106) шаклида бўлиб, шимол томондан баландлиги 5 метрни ташкил қиладиган

асосий аркасимон дарвозага эга бўлган<sup>255</sup>. Ўрта аср карвонсаройлари тузилиши ҳақида Пойкентдаги работ тархи (9-илова) ҳамда Бухоро — Қарши савдо йўлида, XVI аср ўрталарида барпо этилган Қоровулбозордаги карвонсарой ва Бўзачи работи ҳақидаги маълумотларни умумлаштириб ҳам муҳим хулосага келиш мумкин. XIX аср охирларига мансуб манбаларга кўра, Қоровулбозордаги карвонсаройнинг томонлари узунлиги 100 метрга яқин бўлиб, унинг жанубий ва шимолий қисмида баландлиги 8 метрдан иборат катта дарвозалари бўлган ва гарчи бу даврда хароба аҳволга келиб қолган бўлса-да, маҳобатли саройга қиёсланган (Крестовский В.В., 1884, с. 649-654). 1878-1879 йилларда Россия элчилик миссияси таркибида Бухоро ва Қарши орқали Афғонистонга борган И.А.Яворский бу карвонсаройнинг улканлигини ва унинг отхонасида 300 тагача от-уловлар сақлаш мумкинлигини қайд этади (Яворский И.Л., 1883, с. 317). Қоровулбозордаги карвонсаройнинг 1916 йилда И.А.Костанье томонидан чизиб чиқилган тархига (10-илова) кўра бу иншоот минтақамизда ўрта асрларда кўплаб бунёд этилган йўлаккли-секцияли карвонсаройлар туркумига, Бухоро — Қарши йўлидаги яна бир работ — Бўзачи работи эса секцияли иншоотлар туркумига мансуб бўлган (Маньковская Л.Ю., 1980, с. 61, 64).

Умуман олганда, ўрта асрларда карвон йўлларида ва савдо марказлари бўлган шаҳарларда бунёд этилган карвонсаройлар тузилиши ўхшаш бўлиб, улар тўртбўрчак шаклдаги ички ҳовлига (баъзи карвонсаройлар иккита ҳовлига эга бўлган) ва унинг атрофида жойлашган яшаш хоналарига эга бўлган. Карвонсаройлардаги ички ҳовли бўйлаб айвонлар ҳам қурилгани, йирик карвонсаройларда савдогарларнинг маҳсулотлари сақланадиган махсус хоналар ва ҳатто масжид ҳам бўлгани маълум (Немцова Н.Б., 2006, с. 139). Шу билан бирга, карвонсаройлар тузилишига кўра айрим ҳолларда бир-биридан фарқланиши-

<sup>255</sup> Бу карвонсарой Зомин тоғлари ён бағридаги Аччисой бўйида қурилган. XIII аср бошларида вайрон этилган. (Бу ҳақда қаранг: Гридина А.А., 2000, с. 175-176, 184-1845).

ни, шаҳарлардаги карвонсаройлар ҳажми, меъморий безаклари ва бошқа хусусиятлари билан карвон йўллари бўйида қурилган карвонсаройлар ва работлардан фарқ қилганини ҳам айтиб ўтиш керак. Агар савдо йўллари бўйида қурилган карвонсаройлар ва работлар ичида улов воситалари учун мўлжалланган махсус отхоналар ҳам бўлган бўлса, йирик шаҳарларда асосий улов воситалари карвонсаройдан ташқарида, айрим ҳолларда ҳатто шаҳарларда озодаликни сақлаш мақсадида, уларнинг ташқарисида жойлаштирилган.

Савдо-сотикнинг, иқтисодий алоқаларнинг ривожланиб бориши билан карвонсаройлар сони ҳам ошиб борган. Буни минтақадаги айрим шаҳарлар мисолида ҳам кўриш мумкин. Масалан, XIX аср бошларида Бухорода 14 та карвонсарой бўлган бўлса (Мейендорф Е.К., 1975, с. 100), шу асрнинг 60-йилларида улар сони 38 тага етган эди (Туркистон чор Россияси мустамлакачилиги даврида., 2000, 50-бет). XIX асрнинг 40-йиллари бошида Қаршидаги 3 та карвонсарой (Ханыков Н., 1843, с. 108-109) А.Вамбери бу шаҳарга келган 1863 йилда 10 тага етади (Вамбери А., 1865, с. 113-114). XIX асрнинг 60-йилларида Шаҳрисабзда 7 та, Китобда 3 та карвонсарой бўлган бўлса (Кун А.А., 1880, с. 224, 225), XX аср бошида улар сони кўпайиб, Шаҳрисабзда 28 та (Масальский В.И., 1913, с. 666), Китобда эса 6 тани ташкил қиларди (Крашенинникова Н.И., 1989, с. 32). Бу маълумотлар савдо-сотик ривожини, шаҳарларнинг савдо-сотик билан боғлиқ функциялари мос равишда карвонсаройлар сони ошиб борганини кўрсатади.

Минтақа шаҳарлардаги карвонсаройлар, одатда, уларни барпо эттирган шахс номи билан аталгани ёки улардан доимий фойдаланувчи савдогарларнинг қайси этник гуруҳга, шаҳарга ёки мамлакатга тегишли эканлигига қараб номлангани ҳам эътиборга лойиқ хусусиятлардан бири эди. Йирик шаҳарлардаги карвонсаройлар нафақат савдогарларнинг вақтинча яшайдиган жойи, балки савдо-сотик (улгуржи савдо) ишлари олиб бориладиган, керакли солиқ-

лар йигиб олинадиган жой вазифасини ҳам бажарарди. Баъзи ҳолларда уларда савдогарларга хизмат кўрсатадиган майда ҳунармандчилик устахоналари ҳам мавжуд эди. Карвонсаройлар бу кенг кўламли фаолияти сабабли катта даромад манбаи бўлгани боис<sup>256</sup>, уларни барпо этишга маблағлар сарфлаш барча тарихий даврларда қулай ва фойдали даромад олиш усулларидан бири бўлиб келган.

Карвонсаройлардаги ижара ҳақиға оид маълумотлар манбаларда кам учрайди. Ўрта асрларға оид айрим маълумотлар эса бу муаммо ҳақида фақат умумий хулоса чиқаришға имкон беради. Баъзи манбаларға кўра, Бухородаги карвонсаройларда 1 хонанинг 1 ойлик ижара ҳақи 16 рублни ташкил қилган (Мейендорф Е.К., 1975, с. 100.)<sup>257</sup>.

Шу тариқа, карвонсаройлар, нафақат, савдо йўллари бўйида, савдо марказлари ҳисобланган шаҳарларда, йирик қишлоқлар ва қўрғонларда ҳам кўплаб барпо этилган. Ўзбекистон ва қўшни республикалар ҳудудида жойлашган ва бизнинг давримизгача сақланиб қолган йўлбўйи карвонсаройлари ва работлари, асосан, ўрта асрлар давриға оид бўлиб, улар одатда савдо карвонлари бир кунда босиб ўтадиган масофада, бир-биридан 5-6 фарсах узоқликда қурилган. Лекин «бир кунлик йўл»ға тенг масофа, йўлнинг ҳолати ва ландшафтнинг табиий-географик хусусиятларидан келиб чиқиб турлича бўлганлигини қайд қилиб ўтиш лозим. Тоғ доvonлари ёки сувсиз саҳролар ва даштлар орқали ўтувчи йўлларни босиб ўтишда, табиийки текис ва етарли шароитлар мавжуд йўлларни босиб ўтишға қараганда кўпроқ вақт сарфланган, яъни бир кунлик йўл нисбатан камроқ масофани ўз ичига олган.

Савдо карвонлари ва йўловчиларни, улов воситаларини сув билан таъминлашға хизмат қилувчи гидротехник иншоотлар (қудуқлар, ҳовузлар ва сардобалар) қадим-

<sup>256</sup> Масалан, араб географи Ибн Ҳавқал Термиздаги карвонсаройлар серҳашамлиги ва катта даромад манбаи эканлигини қайд қилади. (Қаранг: Пидаев Ш., 2001, с.12).

<sup>257</sup> Бу даврда Бухорода тилло, қумуш танга ва мис чақа пуллар муомалада бўлган. Улғурчи савдода нарх тиллода белгилаёган, лекин тўлов қумуш тангаларда амалга оширилган. Бухоронинг 1 қумуш тангаси 20 рус рублга тенг қийматта эга бўлган.



ги алоқа-коммуникация тизимининг муҳим элементини ташкил этган. Бронза давридан бошлаб минтақадаги дашт ва чўлларнинг чорвадор қабилалар томонидан жадал ўзлаштирилиши зарур алоқа йўллари йўналишлари бўйлаб зарур инфратузилмалар - йўлбўйи иншоотлари, биринчи галда қудудлар барпо этилишини талаб этарди. Маълумки, Марказий Осиёнинг жанубий ҳудудларида энеолит давридан шакллана бошланган ирригация тизими, бронза даврида минтақанинг марказий ҳудудларидаги дарё водийларига ҳам ёйилди. Бу даврда суғориш иншоотлари барпо этиш соҳасида тўпланган тажрибалардан келиб чиқсак, ўз тузилишига кўра унчалик мураккаб бўлмаган қудуқларнинг барпо этилиши нафақат минтақанинг чўл ва дашт ҳудудларида, шу билан бирга, ичимлик сувига бўлган табиий эҳтиёж туфайли, ўртоқ деҳқончилик ҳудудларида ҳам барпо этила бошланганлиги ҳақида хулоса қилиш мумкин.

Ўрта Осиёнинг дашт ва чўлларига хос бўлган иссиқ ва қуруқ иқлим шароити бу ҳудудлар орқали ўтувчи йўллар бўйида бронза давридан бошлаб қудуқлар барпо этила бошланишига олиб келди. Қозоғистонда Чаглинка, Тасты-Бутак ва бошқа бир қатор жойлардан бронза даврига оид қудуқлар топиб ўрганилган (Оразбаев А.М., 1972, с. 154-162). Қизилқумдаги Учқудуқ, Қулқудуқ, Жузқудуқ, Томди (бу ерда чучук сувли булоқ мавжуд) ва бошқа қадимдан фойдаланиб келинадиган қудуқлар мавжуд. Қорақум саҳросида, минтақанинг бошқа чўл ва дашт ҳудудларида ҳам маҳаллий чўпонлар томонидан асрлар давомида фойдаланиб келинган қадимги қудуқлар кўп учрайди. Хусусан, XIX аср рус ҳарбий разведка маълумотларида Бухоро ва Қаршидан Амударё кечувларига, Чоржўйдан Марвга олиб борувчи йўллардаги кўплаб қудуқлар ҳақида маълумот эътиборлидир. Уларнинг таҳлили бу ҳудудда қудуқлар 2,5, 4-5 сажендан 10-11 саженгача чуқурликда қазилганини кўрсатади (Петров., 1886а, с. 59-62). Минтақанинг айрим дашт ҳудудларида қудуқлар анча чуқур қазилган. Масалан, Жанубий Туркманистонда қудуқлар 40 метрдан чуқурроқ бўлган бўлса (Бабаджанов Р., 1975, с. 59-62),

Самарқанд — Қарши оралиғидаги дашт ҳудудларида қудуқлар чуқурлиги 38-40 метргача етади. Умуман олганда, минтақанинг қуруқ ва иссиқ иқлимли дашт ва чўлларида унчалик мураккаб гидротехник иншоот бўлмаган қудуқлар<sup>258</sup> қадимги даврдан то яқин вақтларгача кишилар ва чорва молларини ичимлик суви билан таъминловчи асосий восита бўлиб келган.

Ер ости чучук сувларидан истеъмол учун фойдаланишга имкон берувчи қудуқлар, нафақат, чўл ҳудудларида, шу билан бирга, ўтроқ деҳқончилик воҳаларида ҳам барпо этилгани маълум. Мисол тариқасида хитойликларнинг Даванга юриши пайтида пойтахт Эрши шаҳрини сув билан таъминловчи ўзан тўсиб қўйилгани боис бу шаҳарга қўшни Дацин давлатидан қудуқ қазувчи усталар ёрдамга юборилганини (Бичурин Н.Я., 1998, с. 170), Зарафшоннинг қуйи оқимидаги Пойкент шаҳридан ўрта асрларга тегишли қудуқ топилиб, қайта очилганлигини<sup>259</sup> айтиб ўтиш мумкин. Бундай қудуқлар минтақанинг барча шаҳарларида ва карвон йўлларидаги мустаҳкам қалъаларда бўлганини кўплаб манбалардаги маълумотлар тасдиқлайди. Хусусан, ривожланган ўрта асрларда Марв шаҳрида (Султонқалъада) қудуқлар ҳамда махсус дарвозали, зинапояли, очиқ ва ёпиқ ҳовузлар бўлгани, минтақанинг бошқа шаҳарларида ҳам қудуқлар ва ҳовузлардан фойдаланилгани, шаҳарларда ҳовузлар, ёпиқ ҳовузлар (сардоба)ни бошқарувчи махсус идора (Девон) ҳам бўлгани манбаларда акс этган (Анарбаев А., 1981, с. 74-95).

Амударё бўйидаги кечувларни назорат қилиб турувчи қалъаларда (XII-XIII аср бошларига оид Қизқалъа ва бошқалар) ҳам қудуқлар ва ёпиқ ҳовузлар ўрни топилгани<sup>260</sup>,

<sup>258</sup> Қудуқлар тузилишига кўра айлана шаклида то ер ости сув қатламини ача қазиб барпо этилган гидротехник иншоот бўлиб, қудуқнинг устки қисми ёғоч, гувала ёки хом гаштдан қурилган махсус кўтарма билан ўралган. Бу ерга ўрнатилган чарх ёрдамида мустаҳкам арқонга борланган, одатда теридан қилинган қовға ёрдамида қудуқдан сув олинган. Қовғани қудуқ тубига тушириб, сувга тўлагач гортиб олишда уй ҳайвонлари кучедан (туя, эшак) фойдаланилган.

<sup>259</sup> Бу қудуқ ҳақида маълумот берган т.ф.и. А.Яхшиевга миннатдорчилик билдирамиз.

<sup>260</sup> Қизқалъанинг жануби-ғарбий қисмида пишиқ гаштдан ишланган қудуқ, ғарбий қисмида 5 та айлана ва тухумсимон шаклдаги ҳовуз топилган. (Бу ҳақда қаранг: Гулямов Я.Г., 1957, с. 162).

X-XIII аср бошларида Хоразмни Жанубий Туркменистон, Эрон ва бошқа мамлакатлар билан боғловчи карвон йўллари бўйидаги мустаҳкамланган карвонсаройлардан бўлган Оқйла ва Талайхон ота карвонсаройлари ички ҳовлисида сардоба ва уларни сув билан таъминловчи қувур қолдиқлари аниқлангани (Анарбаев А., 1981, с. 91) аҳамиятга моликдир.

Ўрта Осиёнинг савдо марказлари бўлган барча шаҳарларда ҳам сув таъминоти яхши йўлга қуйилган эди. Самарқандда ривожланган ўрта асрларга тегишли чуқур қудуқ ҳақида араб сайёҳлари маълумот беради. Унга кўра, бу қудуққа кириш учун гумбазли ер ости хонасига зинапоя орқали тушишган, унинг ичида 42 метр чуқурликдаги қудуқ бўлган (Вяткин В.Л., 1927, с. 16). Фикримизча, бундай қудуқларга фақат бой шаҳарликлар эгалик қилишган. Самарқандда ҳам Марказий Осиёнинг бошқа шаҳарларидаги каби жамоат биноларида, карвонсаройлар, бозорлар ички ҳовлисида ҳам қудуқлар бўлганлиги шубҳасиздир.

Умуман олганда, Марказий Осиёнинг дашт ва чўл ҳудудларида қудуқлар барпо этиш усуллари, қудуқлар тузилиши ва шакллари бронза давридан то XX аср бошларигача ўзгармасдан қолганлиги (Оразбаев А.М., 1972, с. 162) бу соҳадаги тажрибалар авлоддан авлодга ўтиб келганлигини кўрсатади.

Минтақамизнинг баъзи ҳудудларида, айниқса, чўл ва даштларида ер ости сувларининг шўрлиги ва истеъмолга яроқсизлиги ва чучук сув захираларини сақлашга бўлган эҳтиёжни келтириб чиқарарди<sup>381</sup>. Бу эҳтиёж дастлаб чорвадор ҳўжаликларнинг ёмғир сувлари тўпланадиган табиий чуқурларда сувни сақлашга интилишига, даврлар ўтиши билан ёпиқ ҳовузлар ва сардобалар кўринишидаги мураккаб гидротехник иншоотлар барпо этилишига олиб келди. Бақтриядаги Дилбаржин ёдгорлиги яқинидаги сардоба Марказий Осиёда антик даврдаёқ сардобалар барпо

<sup>381</sup> Ёмғир сувларини махсус ҳовузларда ёки идишларда (чарм буркларда) сақлаш чучук сув муаммо бўлган денгиз бўйидаги қалъаларда, шаҳарларда ва оролларда ҳам бўлгани маълум. (Бу ҳақда қаранг: Мирзо Улуғбек., 1994, 154-бет).

этиш анъанаси мавжуд бўлганини тасдиқлайди (Уралов А., 1998, с. 30). Бундай иншоотлар чўл ва дашт ҳудудлари орқали ўтган алоқа-савдо йўллари бўйида ва ўтроқ маконларда ҳам барпо этилган бўлиб, уларнинг қурилиши, айниқса, ўрта асрларда кенг ривожланди. Мураккаб гидротехник иншоотлар барпо этиш соҳасида тўпланган тажрибалар ўрта асрларга келиб сардобалар қуришда махсус технология ишлаб чиқилишига олиб келди<sup>363</sup>. Бу технология сардоба сувини ер ости сувлари таъсиридан сақлашга, иншоотнинг чидамлилиги ва мустаҳкамлигини оширишга хизмат қилган. Сардобалар қуришда ён тарафларида махсус деразалар, устки қисмида туйнук бўлишига ҳам катта эътибор қаратилган. Булар сардоба сувининг узоқ муддат бузилмасдан сақланиб туришига хизмат қилган. Дашт ва чўл ҳудудларидаги сардобалар, одатда, ёмғир ҳамда қор сувлари билан қиш ва баҳор ойларида тўлдирилган бўлса, шаҳарлардаги сардобалар суви ариқлардан махсус сопол қувурлар орқали келтирилган. Буни ҳозирги кунда Ўрта Осиё шаҳарларида сақланиб қолган ягона сардоба, яъни Қарши сардобаси (19-илова) мисолида ҳам кўриш мумкин<sup>364</sup>.

Бизгача етиб келмаган бошқа йўлбўйи иншоотлари — карвонсаройлар ва работлардан фарқли равишда минтақамизда, хусусан, Ўзбекистоннинг чўл ҳудудларида ўрта асрлар даврига оид кўплаб сардобалар сақланиб қолган. Буни ушбу иншоотларнинг амалий аҳамияти то яқин даврларгача сақланиб келганлиги билан изоҳлаш мумкин. Биз-

<sup>363</sup> Унга кўра, сардоба қурилишида ишлатиладиган сув, қум ва тупроқ тоза жойдан олинган, қумга янтоқ, қамиш ва юлғун кулв қўшилган, фишг лойига туя жуни қўшилиб, пишитилгандан кейин уни яқин йилгача жавирама офтобда қуришиб, кейин хумдонда пишкрялган, пишкря фишглари теришда ҳам лойга қўй сутга туя жуни қўшилган, сардоба тагига 3 қават қорамол ёки туя териси тўшалиб, устидан ганч сувоқ ва ундан кейин пишкря фишг билан териб чиқилган. (Бу ҳақда қаранг: Равшанов П., 2006. 506-509-бетлар).

<sup>364</sup> Қаршидаги сардоба Амир Темури ёки Абдуллахон II даврида қурилган. Гумбазини баландлиги — 7 м. ни, ҳовузини диаметри — 14 м. ни ташкил этади. Унга сув Файзобод ариғидан махсус сопол қувурлар орқали келтирилган. Бу сардоба XX асрнинг ўрталарида бузилиб кетган деб ҳисобланарди. Лекин Қарши шаҳри юбилей арафасида олиб борилган тадқиқотлар даврида у топилади ва қайта очилиб, таъмирлаб чиқилди.

гача етиб келган сардобалар ичида энг қадимгиси Кармана яқинидаги — Работи Маликдаги сардоба (11-илова) ҳисобланади. Бухоро ва Самарқандни боғловчи йўл бўйида барпо этилган мазкур иншоот бу ердаги карвонсарой<sup>266</sup> билан биргаликда ривожланган ўрта асрлардаги муҳим йўлбўйи иншоотларидан бўлиб, кейинги даврлардаги баъзи таъмирлаш ишлари орқали бизгача етиб келган. Фикримизча, ривожланган ўрта асрларда сардобалар қуриш анча кенг миқёсда амалга оширилган. Хусусан, Қарши чўлида, Бухоро — Безда савдо йўли бўйида X асрда ҳам сардоба мавжуд бўлгани (Массон М.Е., 1935, с. 24, 36), Муқаддасийнинг (X аср) Марв шаҳрида зинапояли ёпиқ ҳовузлар бўлгани (бу иншоот, тузилишига кўра сардоба бўлиши ҳам мумкин. — Ў.М.) ҳақидаги маълумоти (Анарбаев А., 1981, с. 89) шундай хулосага келишимизга имкон беради.

Археологик тадқиқотлар Нуротадан минтақа шимолидаги даштларга ўтувчи карвон йўлининг муҳим йўналишларида жойлашган Калтепа ёдгорлиги ўрнидаги XI-XII асрларга мансуб карвонсарой харобалари яқинида иккита сардоба мавжуд бўлганлигини кўрсатди (Немцова Н.Б., 1989, с. 44). Тошкентдан Чотқол тоғ довони орқали Фарғонага кетувчи йўлда ҳам бу даврга мансуб сардоба бўлгани ҳақида маълумот бор (Массон М.Е., 1953в, с. 19). Бу маълумотлар минтақанинг тоғ олди ва дашт худудларида сардобалар барпо этиш ривожланган ўрта асрлардан бошлаб кенг ёйилганидан далолат беради.

Ривожланган ўрта асрларда Хоразм пойтахти Урганчдан (Кўҳна Урганчдан.-Ў.М.) Устюрт орқали Қуйи Волга бўйига кетувчи карвон йўли бўйлаб бир кунлик йўл масофасида барпо этилган карвонсаройлар ва сардобалар бўлгани (Мамбетуллаев М., 2006, с. 23) бу иншоотлар минтақамизнинг барча дашт ва чўл худудларида барпо этилганини яна бир бор тасдиқлайди.

<sup>266</sup> Бу карвонсарой, унинг яқинидаги сардобадан фарқли равишда бизнинг давримизгача етиб келмаган. Бу карвонсарой ва сардоба Қорахоний ҳукмдор Арслонхон томонидан барпо этилгани ҳақида маълумот бор. (Бу ҳақда қаранг: Бартольд В.А., 1963в, с. 246-247; Немцова Н.Б., 2006, с. 140-141).

Сардобалар қурилиши Амир Темур ва темурийлар ҳамда шайбонийлар даврида анча кенг миқёсда олиб борилган. Жиззахдан Сирдарё кечувларига, Бухородан Қарши орқали Амударёнинг ўрта оқимидаги Керки ва Келиф кечувларига олиб борувчи йўлларда қурилган сардобалар бундан далолат беради (5-илова). Айниқса, XVI асрнинг иккинчи ярмида шайбоний Абдуллахон II томонидан кўплаб сардобалар қурилган эди. Улар ичида Қоровулбозордаги сардоба (13-илова)<sup>265</sup>, Бузачи сардобаси<sup>267</sup> (14-илова), Бегичак сардоба (15-илова), Якка сардоба (16-илова) Каспидаги сардоба (17-илова)<sup>268</sup>, Қаршидан Амударёдаги кечувларга олиб борувчи йўллардаги сардобалар<sup>269</sup>, Жиззах-Чиноз оралиғидаги чўл ҳудудида жойлашган сардобалар (Қудратов С., 2001, 22-24-бетлар; Насритдинов К.М., Сафонова Н.А., Смесова Е.А., 2004, 225-226-бетлар) бунга

<sup>266</sup> Бутунги кунда сардобанинг фақат арқасимон қилиб қурилган кириш жойи бузилиб кетган бўлиб, гумбазида (h-6,5 м.) асосий кириш жойидан ташқари 9 та дераза, тепасида вентилация мақсадида хизмат қилган доврасимон тешик (d-80) мавжуд. Ҳовузи (d-16 м.) ҳозирги пайтда ҳам қишда ва эрта баҳорда қор ва ёмғир сувлари билан тўлдирилиб келимоқда. Бу сардоба XVI-XX аср бошларида Қоровулбозор орқали ўтган савдо қарвонлари, ҳарбий отрядлар, йўловчилар ва чўпонлари сув билан таъминлашга хизмат қилиб қилган.

<sup>267</sup> Бизнинг 1993-1994 йиллардаги илмий экспедициямиз даврида бу ердаги сардоба қуздан кечирилди, гумбазида (h-5 м.) 3 та дераза ва кириш жойи бўлганлиги, ҳовузи эса (d-13 м.) бутунлай кўмиб юборилганлиги аниқланди. Сардоба фотосуратга олинди.

<sup>268</sup> Эски Каспидаги сардоба ҳақидаги маълумотлар илмий манбаларда кўриб чиқилган. 2004 йилдаги ер текислаш ишлари пайтида бу ерда яна иккита сардоба борлиги аниқланди. 2006 йил август ойидаги махсус илмий сафаримиз даврида бу сардобаларни кўришга муваффақ бўлдик. Бу сардобаларнинг ҳовирча фақат устки қисмлари очилган. Сардобалар гумбази тепасидаги махсус тешик орқали сардобалар ҳовузига сув борлигини кўриш мумкин. Шундан келиб чиқсак, бу ишоотлар усти гумбаз билан ёпилган қудуқлар бўлиши ҳам мумкин. Бу ишоотлар тўлиқ очилмаганлиги сабабли уларнинг меъморий қурилиш услуби ва барпо этилган даври ҳақида аниқ маълумот бериш қийин. Агар бу ердаги Абдуллахон II даврида барпо этилган сардобанинг жойлашишидан келиб чиқсак, янги очилган сардобалар (ёки усти гумбаз билан ёпилган қудуқлар) Амир Темур ва темурийлар даврида, эҳтимол ундан ҳам олдинроқ даврларда, масалан, Ўрта Осиё жанубий ҳудудлари орқали ўтган савдо алоқаларида Каспийнинг ўрни кучайган X-XII асрларда барпо этилган бўлиши мумкин.

<sup>269</sup> Уларнинг кўпчилиги бизгача етиб келмаган. Сақланиб қолганлари ичда энг йирити Савғир Сувлўқ сардобаси ҳисобланади. Бу сардобадан маҳаллий аҳоли ҳозирги кунгача чорва молларини суғориш учун фойдаланиб келаётганлигини боис бизгача яхши аҳволда етиб келган. 1994 йилдаги илмий сафаримиз даврида сардоба гумбазида (h — ер сатҳидан 6 метрдан ортиқроқ) 9 та дераза ва тепасида вентилиацион тешикка (d - 95 см.), ҳовузига (d-14 м.) олиб борувчи зина устида якки қаватли арқасимон қилиб қурилган кириш жойига эга маҳобатли ишоот эканлигига амин бўлдик. Сардоба атрофини ўраб турган қадимги девор излари ва ишоот (қарвонсарой бўлса керак) қолдиқлари сақланиб қолган. Маҳаллий аҳоли сувнига тозаланишни сақлаш мақсадида сардоба атрофини янги девор билан ўраб олган. (Иловадаги фотосурат 2005 йилда қашқадарёлик Ҳакимжон ака Аминов ёрдамида олинган).

мисолдир. Тадқиқотчилар фикрича, Мирзачўлдаги сардобаларларнинг барпо этилиши Амир Темур ва Абдуллахон II нинг қурувчилик фаолияти билан боғлиқдир<sup>270</sup>.

Ўрта Осиёнинг жазирама иқлим шароити ва йирик шаҳарларни сув билан таъминлаш эҳтиёжи шаҳарларда ҳам сардобалар барпо этилишига туртки беради. Абдуллахон II томонидан Қаршида, Субхонқулихон томонидан Бухорода барпо этилган сардоба (Муҳаммад Юсуф Мунши., 1956, с. 304)<sup>271</sup> ва бошқа маълумотлар бундан далолат беради.

Умуман олганда, манбаларга кўра, ўрта асрларда Мовароуннаҳрда 44 та сардоба бўлиб, улардан 29 таси Қарши чўлида бўлган (Равшанов П., 2006, 508-бет). Лекин бу сардобаларнинг ҳаммаси ҳам илмий жиҳатдан ўрганиб чиқилмаган, ўрни аниқлаштирилмаган. Бу йўналишда олиб борилган тадқиқотларимиз даврида ёзма манбаларда маълумот берилмаган иккита сардоба ўрнини топишга муваффақ бўлдик. Улардан бирининг қолдиқлари Каспи — Қарши йўлида, Каспидан 22-23 км.ча шарқда сақланиб қолган. Маҳаллий аҳолининг гувоҳлик беришича, бу сардоба гумбази ўтган асрнинг ўрталаридан бошлаб бутунлай бузилиб кетади ва ҳозирги пайтда унинг қудуғи ўрнини аниқлаш мумкин<sup>272</sup>.

Бизгача етиб келмаган сардобалар ичида Самарқанд — Қарши йўлида жойлашган Шўрбозор қишлоғи яқинидаги сардобани ҳам айтиб ўтиш мумкин. Юқорида қайд қилиб ўтганимиздек, бу сардоба ҳовузи ўтган асрнинг 70-йилларида кўмилиб кетгани ҳамда гумбази бўлгани тўғрисидаги маълумотлар унча ишончли эмаслигидан уни очиқ ҳовуз кўринишидаги сардоба деб қабул қилиш мумкин. Ишлатил-

<sup>270</sup> Бу маънадаги сардоба ва работлар ҳақида маълумот берган рус ҳарбийси А.П. Хорошкин Абдуллахон II томонидан иккита сардоба ва минг битта работ қурилганлиги ҳақидаги маҳаллий аҳоли орасида маълум бўлган фикрни келтириб ўтади. (Бу ҳақда қаранг: Хорошкин А.П., 1876, с. 65-69, 257-259; Массон М.Е., 1935, с. 14, 32).

<sup>271</sup> Бухородаги Дор-ул-Шифо мадрасаси ҳовлисида барпо этилган бу сардоба бизнинг давримизгача етиб келмаган.

<sup>272</sup> Маъжур сардоба ҳақида маълумотни берган Каспи тумани Ф.Фулом номидаги мактаб директори Н.Ҳасановга миннатдорчилик билдирамиз.

ган пишиқ гишти ҳажми ва шаклига кўра бу сардоба ҳам Абдуллахон даврида қурилган сардобаларга яқин туради.

Миентақамизда нисбатан кейинги даврларда ҳам сардобалар қурилиши тўхтаб қолмаган. Буни XX аср бошларида Каспи туманидаги Қамаши қишлоғида Хўжа Набибий маблағига барпо этилган сардоба мисолида ҳам кўрамиз (20-илова).

Алоқа-савдо тизими ривожини мураккаб гидротехник иншоотлар барпо этилишига ҳам туртки берди. Улар ичида қадимги йўллар фаолияти билан боғлиқ бўлган кўприклар қурилиши масаласи алоҳида ўрин тутди. Ўрта Осиё гидрорельефига хос мураккаб хусусиятлар, йирик дарёлар ва уларнинг ирмоқлари, сойлар, кенг тармоқли ирригация иншоотлари мавжудлиги минтақа ҳудудлари ўртасида иқтисодий-савдо алоқалари ривожланган даврдан бошлаб кўприклар барпо этишни тақозо қиларди. Дастлабки кўприклар, асосан, ёғочдан, унча катта бўлмаган сойлар устига қурилган. Илк темир давридан бошлаб меъморчилик соҳасидаги ютуқлар ривожига мос равишда тош ва гишт кўприклар ҳам пайдо бўлиб борган. Минтақамиздаги қадимги кўприкларнинг бир қисмини Александр Македонский фаолияти билан боғловчи қарашлар кенг тарқалган бўлиб, одатда улар “Искандар кўприк” номи билан аталиб келинади<sup>273</sup>. Лекин манбаларни таҳлил қилсак улар кўпинча ўрта асрларда қурилганини кўрамиз.

Ўрта асрлар даври ёзма манбалари маълумотларини таҳлил қилсак, маҳаллий ҳукмдорлар томонидан кўприклар қурилишига катта эътибор берилганини англашимиз мумкин. Ўрта асрлар даврига оид кўприклар ҳақидаги маълумотлар таҳлили минтақамизда мустаҳкам кўприклар қурилиши X-XII асрларда бошлангани ҳақида хулосалар чиқаришимизга имкон беради. Хусусан, Марв яқинида, Мурғоб дарёси устидаги ҳамда Балхдан икки фарсах узоқ-

<sup>273</sup> Мисол тариқасида Сурхондарё воҳасида, Тўқтўғой қишлоғи яқинида Бандихонсой устига қурилган гишт кўприкни, Қофирниҳон дарёсининг Амударёга қуйилиш жойидан 5 км. ча узоқликдаги тош кўприкни, Сарахсдан жануброқда Герируд (Тажик) дарёси устига қурилган кўприкни ва бошқаларини айтиб ўтиш мумкин.



ликда, Балх дарёси устида қурилган кўприклар (ат-Табари., 1987, с. 232, 234), X аср манбаларида Насаф шаҳри ўртасидан оқиб ўтувчи дарё устидаги гишт кўприк, XII асрда қорахоний ҳукмдор Арслонхон (1102-1130 йй) томонидан Қаршидаги Сежен ариғи устида (Мост Кешкурд., 2006, 80-бет) ҳамда Бухородан 4 фарсах узоқликдаги Товавис йўлида пишиқ гиштан қурдирилган кўприклар XI-XII аср манбаларидаги Самарқанд яқинида ҳам кўприклар бўлгани ҳақидаги маълумотлар ва бошқа кўплаб мисоллар бу даврда кўприклар қурилишига катта эътибор қаратилганидан далолат беради (Массон М.Е., 1978, с. 19, 46; Камолитдинов Ш.С., 1993, с. 81).

Хулагухон XIII асрнинг ўрталарида ўз қўшини билан Эронга юриш қилганда йўллардаги барча чуқур сойлар ва дарёларда мустаҳкам кўприклар барпо этилгани, Кебекхон (1318-1326 йй.) томонидан Самарқанддаги Дарғом канали устида қурилган кўприк ва бошқа тегишли маълумотлар (Массон М.Е., 1978, с. 46) Чигатой улуси даврида кўприклар кўпроқ ҳарбий-сиёсий манфаатларни кўзлаб барпо этилганини кўрсатади.

Амир Темур ва темурийлар даврида ҳам кўприклар қурилиши анча кенг миқёсда олиб борилган. Мисол тариқасида Амир Темур томонидан Зарафшон устига қурилган кўприк-сув айиргич (Пули равоқ), XIV асрда Мурғоб дарёси юқори оқимида Амир Темурнинг лашкарбошиси Табан ёки унинг ўғли томонидан барпо этилган Пули хишт — Гиштакўприк (Бартольд В.В., 1965, с. 64), XV асрнинг иккинчи ярмида Хўжа Аҳрор Вали томонидан Тошкентнинг Кўкча даҳасидаги Кўнчилик маҳалласида қурилган Гиштакўприк (Массон М.Е., 1978, с. 47) ва бошқаларни айтиб ўтиш мумкин. Бу мисоллар йирик ҳарбий-сиёсий амалдорлар ва эътиборли уламолар ҳам Амир Темур ва темурийлар даврига хос анъана - мамлакатни ободонлаштиришдан четда турмаганини кўрсатади.

Амир Темур томонидан Зарафшон дарёси Оқдарё ва Қорадарё ўзанларига ажраладиган жойида барпо этилган

кўприк — сув айиргич кейинчалик Муҳаммад Шайбоний-хон томонидан қайта тиклангани маълум<sup>274</sup>. Ўрта Осиёдаги бизгача етиб келган кўприкларнинг катта қисми Шайбоний ҳукмдор Абдуллахон II томонидан барпо этилган. Улар ичида Қаршидаги Қашқадарё устига қурилган кўприкни (21-илова)<sup>275</sup>, Сурхондарё вилоятидаги Жарқўрғон тумани ҳудудида сақланиб қолган кўприкни, Кармана яқинидаги сув оқимини йўналтириб турган 21 равоқли кўприкни, Ғиждувон яқинидаги “Пули Мухтор Қосим” кўпригини<sup>276</sup>, Самарқанд-Қарши йўлидаги Дарғом кўпригини, Бухоро шаҳридаги “Руди шаҳр” канали устидаги “Пул-и ошиқон” (Ошиқлар кўприги)ни, Бухородан Ромитан орқали Хивага кетувчи йўлдаги 8 та ёғоч кўприкни, Бухоронинг жануби-ғарбидаги “Пули Жондор” (5 аркали) кўприги ва бошқаларни айтиб ўтиш мумкин (Массон М.Е., 1978, с. 31-38). Бу кўприклар сифатли пишиқ ғиштлардан барпо этилган бўлиб, бутун сўнги ўрта-асрлар даврида маҳаллий аҳоли томонидан кенг фойдаланилган. Хусусан, Жарқўрғондаги кўприк ўз сифати ва қурилиш техникаси билан XX аср бошларида ҳам рус ҳарбийларида катта таассурот қолдиргани эътиборга лойиқдир<sup>277</sup>. Рус ҳарбийлари XIX аср охирларида Вахш, Қофирниҳон ва Шарқий Бухородаги бошқа дарёлар устида қурилган кўприклар унчалик мустаҳкам эмаслигини, тор бу кўприклардан улов

<sup>274</sup> Икки аркали бу кўприк - сув айиргич Зарафшон дарёси икки оқимга — Оқдарё ва Қорадарёга бўлинадиган жойда сифатли пишиқ ғиштдан барпо этилган. Ҳозирда унинг фақат бир қисми сақланиб қолган. Унинг харобалари Тошкент-Самарқанд автомобиль йўлининг ўнг тарафида, Чуповота тепалигига туташ жойда, замонавий кўприкдан 100-120 метрча шимолда кўзга ташланиб туради. Маҳаллий аҳоли томонидан бу иншоот “кўён кўприк” деб ҳам аталгани манбалардан маълум. (Бу ҳақда қаранг: Массон М.Е., 1978, с. 31-32).

<sup>275</sup> Кўприк 12 та мустаҳкам тош устунга эга, улар 14 та кенг равоқ орқали бирлашган. Кўприк узунлиги 122 метр, эни 8,2 метр. Дарё тубидан кўприkning юқори қисмигача 6 метр. Кўприк бир неча бор тўғйрилган. (Мост Кешжурд., 2006, 80-бет).

<sup>276</sup> Манбаларда хабар берилишича, бу кўприк Абдуллахон II нинг яқин сафдошларидан бири Қосим исмаил шахс томонидан барпо этилган. (Бу ҳақда қаранг: ‘Абд ал-Қадир ибн Муҳаммад Амин., 2005, с. 279).

<sup>277</sup> Қўрғон-Термиз замонавий автомобиль йўли ёнида жойлашган бу кўприк маҳаллий аҳоли ичида Исқандар кўприк номи билан аталади. Сифатли пишиқ ғиштдан барпо этилган бу кўприкдан XX асрнинг биринчи ярмида ҳам фойдаланилган. Жарқўрғондаги кўприкни қўрган рус ҳарбийларидан бири унинг сифати ва тузилишидан ҳайратта тушганлигини очиқ эътироф этади. (Бу ҳақда қаранг: Логофет Н. В., 1913, с. 258).

воситаларини фақат етаклаб, пиёда ўтиш мумкинлигини қайд этади (Петров., 1886а, с. 95, 99).

Кўприклар қурилиши сўнгги ўрта асрларда Кўқон хонлигида ҳам бўлгани маълум. Манбаларда Каттасой (Кўқонсой) устига қурилган Фишткўприк, Мадалихон (1802-1849) даврида қурилган кўприк ва бошқалар ҳақида маълумотлар мавжуд (Хорошхин А.П., 1876, с. 41).

Минтақамизда кўприклар қурилишида айрим шахсларнинг хусусий маблағлари сарфлангани, айниқса, аёллар томонидан хайрия мақсадида қурилган кўприклар ҳам бўлгани эътиборга лойиқдир. Хусусан, Зирабулоқдан 6 км. узоқликда Нарпай дарёси устида қурилган “Пули Ширинхотун” кўприги, Кўқондаги “Кампир кўприк” (бу кўприк дўппи тикиб сотиб, пулига савоб учун кўприк қурдирган кекса аёл шарафига шундай номланган) ва тикувчи хотин маблағига қурилган “Чархи-девона” кўприги ва бошқаларни тилга олиш мумкин (Массон М.Е., 1978, с. 37).

Ўрта асрларда шаҳарлар мудофаа тизимининг асосий белгиларидан бири уларнинг сув тўлдирилган хандақ билан ўраб олиниши бўлгани маълум. Бу, ўз навбатида, шаҳарларни ташқи дунё билан боғловчи йўллар фаолиятини изга қўйиш учун кўтарма кўприклар қурилишини талаб этарди. Манбаларда минтақамизнинг айрим шаҳарларидаги кўтарма кўприклар ҳақида маълумотлар сақланиб қолгани (Бартольд В.В., 1963а, с. 148) бундай мураккаб қурилмалар барпо этиш техникаси минтақамизда ҳам янгилик бўлмаганидан далолат беради.

Шаҳарларда ва бошқа жойлардаги кўприклардан ўтиш учун махсус солиқ – “Кўприк пули” олингани маълум. Лекин унинг миқдори турли даврларда ва ҳудудларда турлича бўлган ва асосан, маҳаллий ҳокимлар томонидан жорий қилинган.

Шундай қилиб, минтақамизда қадимги давр ва ўрта асрларда барпо этилган кўприкларнинг катта қисми бизгача етиб келмаган бўлса-да, ёзма манбалар маълумотлари ва тарихий тадқиқотлар натижаларини умумлаштириб, кўприклар одатда дарёлардан, сойлардан, каналлар-

дан ўтишда асосий восита сифатида узоқ муддат ва вақтинчалик фойдаланиш учун хизмат қилганини, доимий кўприклар дарёларнинг муҳим алоқа йўллари кесишган қисмида қурилган бўлса, понтон кўприклар кўпинча кескин ҳарбий-сиёсий вазиятларга боғлиқ ҳолда барпо этилганлигини қайд этиш мумкин.

Шу тариқа, Ўрта Осиёда қадимги алоқа-савдо йўллари ривожига мос равишда йўлбўйи иншоотларини барпо этиш пайдо бўлди ва ривожланиб борди. Минтақа алоқа-коммуникация тизимининг асосий бўғинларидан бўлган карвонсаройлар, работлар, сардобалар, кўприклар, нафақат савдо карвонлари, балки йўловчилар, сайёҳлар, ҳарбий кўшинлар, элчилик миссиялари аъзолари ва бошқалар учун узоқ ва машаққатли сафарда ҳордиқ олинадиган, керакли озиқ-овқат, улов воситалари учун емиш мавжуд бўлган маконлар сифатида хизмат қилган. Йўлбўйи иншоотлари карвон йўлларида хавфсизликни таъминлашда ҳам ўзига хос ўрин тутган. Бу, ўз навбатида, қадимги алоқа йўллари ривожига катта таъсир кўрсатди.

### **5.3. Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг шаклланиши ва ривожланишининг ўзига хос хусусиятлари**

Турли ҳудудлар ўртасидаги доимий алоқаларнинг йўлга қўйилиши ва ривожланиб бориши карвон йўлларида савдо карвонлари, чопарлар, сайёҳлар, элчилик миссиялари аъзолари ва умуман йўловчиларга хизмат кўрсатиш масаласининг ҳал этилиши билан бевосита боғлиқ эди. Қадимги давлатлар шаклланиб, халқаро алоқалар изчил йўлга қўйила бошлагач, транзит йўлларда хизмат кўрсатиш ва хавфсизликни таъминлаш давлат аҳамиятига эга вазифалардан бири бўлиб қолди. Бу йўналишда олиб борилган ишларни йўлбўйи иншоотларининг барпо этилиши, йўллар хавфсизлиги учун масъул амалдорлар тайинланиб, уларга тегишли қўриқчи қисмлар бириктирилиши, савдо йўллари бўйлаб ҳаракат қиладиган элчилик миссияларини, чопар-

ларни озиқ-овқат ва улов воситалари билан таъминлашнинг йўлга қўйилиши, узоқ ўлкаларга юбориладиган элчилик миссияларини, савдо карвонларини қўриқловчи махсус қуролли гуруҳлар, йўл бошловчилар хизмати пайдо бўлганлигини, чегараларда махсус божхоналар ташкил этилиб, савдо-сотикдан олинадиган бож тўловлари жорий этилиши кабиларда кўриш мумкин.

Карвон йўлларида хизмат кўрсатишнинг энг муҳим бўғинини хавфсизликни таъминлаш масаласи ташкил этарди. Табиий-географик шароит ва иқлимий ўзгаришлар ҳам йўлларда хавфсизликка жиддий таъсир кўрсатиб турарди. Айниқса, чўл ва саҳролар, бепоён даштлар, тоғ довлари каби ўтиш қийин бўлган йўналишларда одамлар ва улов воситалари хавфсизлиги учун табиий тўсиқлар мавжуд эди. Бундай йўналишларда йўловчилар ва улов-транспорт воситалари учун озиқ-овқат ва ичимлик суви етишмаслиги, қум бўронлари, қор қўчкиси, сел ва бошқа табиий хатарлар ҳам жиддий тўсиқ бўларди. Йўллардаги табиий тўсиқлар, масалан, дарёлар ва бошқа йирик сув манбаларидан, йирик тоғ довларидан ўтишда савдо карвонлари ва йўловчилар карвон йўлининг хусусиятларини ҳисобга олиш муҳим аҳамият касб этарди. Даврлар ўтиши билан тўпланиб борган тажрибалар, турли жўғрофий ҳудудларга хос хусусиятлар ва уларнинг мавсумий ўзгарувчанлиги бўйича тўпланган амалий билимлар бу соҳадаги муаммоларни ҳал қилишда асосий восита бўлди. Мисол тариқасида, сувсиз чўл ҳудудларидан ўтиш, асосан, сув тўлдирилган чарм халталардан етарли даражада олиш орқали ҳал қилинганлиги<sup>278</sup>, тоғ йўлларидан одатда фақат ёз мавсумида ўтиш ва отлар ҳамда улов воситалари-

<sup>278</sup> Марказий Осиёнинг чўл ҳудудларида қудуқлар етарли эмаслиги ва қўпларининг суви шўрлиги йўловчиларни чарм мешларда сув олиб йўлга чиқиш мажбур қиларди. Бундай сув идишлари мустақамлиги, сувни совуқ сақлаши ҳамда сопол сув идишларига қараганда улов воситаларида олиб юриш қийинчилик туғдирмагани боис йўловчилар ва савдо карвонлари томонидан кенг фойдаланилган. XIX аср охириги ўн йилликларида мансуб манбаларда улар турли катталиқда бўлиб, йириклари 20 литргача сув. сиймига эга бўлгани ҳамда минтақамизнинг дашт ва чўллар чегарасидаги барча шаҳарларда, йирик аҳоли масканларида сотилиши ҳақида маълумот берилди. (Бу ҳақда қараг: Гиятелло., 1886, с. 9).

ни катга довоиларидан туширишда махсус мосламалар билан таъминлаш йўлга қўйилганини<sup>279</sup> айтиб ўтиш мумкин.

Карвон йўлларидаги энг жиддий хавф минтақанинг айрим йўналишларида, айниқса, дашт ва чўл ҳудудларидаги йўлларда талончилик ва қароқчилик иллатининг мавжудлигида эди. Бундай йўналишларда савдо карвонлари ва йўловчиларни, айрим ҳолларда, ҳатто элчилик миссиялари аъзоларининг хавфсизлигини таъминлаш давлат аҳамиятига эга муаммо ҳисобланарди. Минтақада марказлашган давлатлар ташкил топиб, марказий ҳокимиятнинг мавқеи кучайган даврларда бу соҳада маълум ютуқлар қўлга киритилган. Лекин, марказий ҳокимият заифлашган, ички низолар кучайган даврларда айрим йўналишлар, айниқса, дашт-чўл ҳудудлари орқали ўтувчи йўллар савдо карвонлари учун жиддий тўсиқ ҳисобланарди. Турли кўчманчи чорвадор қабилалар тассаруфидаги бу ҳудудлардан савдо карвонлари ўтиши уруғ бошлиқлари ва савдо-сотикдан манфаатдор бўлган маҳаллий ижтимоий қатламлар учун манфаатли эди, албатта. Савдо йўллари фаолиятдан манфаатдорлик бу ҳудудлардаги йўлларда хавфсизликни таъминлаш кафолати сифатида кўзга ташланади. Шунга асосланган баъзи тадқиқотчилар, кўчманчи чорвадорларга хос бағрикенглик ва меҳмондўстликни, чорвадорларнинг ҳар бир ўтовида йўловчилар озиқ-овқат ва зарурат бўлганда от ёки бошқа улов воситалари билан ҳам таъминланганлигини қайд этишади (Калыбекова А., 2005, с. 39). Лекин барча даврларда ҳам юқоридагидек меҳмондўстлик ва бағрикенглик бўлмаганлигини, бепоён даштлар орқали ўтувчи карвон йўлларида табиий тўсиқлар билан бирга айнан хавфсизликни таъминлаш масаласи кўп ҳолларда жиддий муаммо бўлгани маълум.

Савдо йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва тегишли хизматларни йўлга қўйишда, юқорида айтганимиздек, минтақада турли тарихий даврларда ташкил топган қуд-

<sup>279</sup> Айрим манбаларга қўра, йирик тоғ довоиларидан тушишда отлар ва туялар махсус тахталар билан боғлаб қўйилган. Бу тахталар уларни суяб, йиқилиб кетишдан сақлаб турган. (Бу ҳақда қараг: Шпальтбергер И., 1997, с. 37 ).

ратли ва кучли марказий хокимиятга эга давлатлар катта ўрин тутган. Ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларни ривожлантиришдан бевосита манфаатдор бўлган бундай давлатларда карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш, йўловчиларга тегишли хизматларни кўрсатиш ишига сиёсий масала сифатида қаралар эди. Хусусан, Буюк ипак йўлининг илк йўналишлари шаклланиши ва фаолиятида, Хитойнинг ички ҳудудларини Марказий Осиё орқали Парфия ва Рим империяси билан боғловчи транзит алоқа-савдо йўллари фаолиятида Даван давлати, Қанғ давлати ва Кушонлар салтанати каби давлатларнинг тарих саҳнасига чиқиши катта ўрин тутган бўлса, Турк ҳоқонлиги, Амир Темур давлати каби улкан салтанатлар даврида бутун Марказий Осиё ва унга қўшни ҳудудларда хавфсизликни таъминлаш юксак даражада ташкил этилди. Минтақамиздаги бу давлатлар ташқи савдодан катта фойда олганликлари боис карвон йўллари хавфсизлигини таъминлаш кафолати бўлиб майдонга чиқдилар. Карвон йўллари бўйида божхоналар, йўлбўйи иншоотлари барпо этилди, савдо карвонларининг зарурий эҳтиёжларини (озик-овқат ва сувга, улов воситалари учун ем-хашакка ва бошқаларга бўлган талаблар) таъминлашга хизмат қилувчи тегишли инфратузилмалар ташкил этилди. Буларнинг барчаси ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларнинг йўлларда хавфсизликни таъминлаш масаласи билан узвий боғлиқликда ривожланиб боришига имкон берди.

Қадимги давр ва ўрта асрларда савдо алоқаларидан бож йиғими тарзида ҳамда савдо алоқаларида бевосита иштирок этиш орқали катта фойда олган маҳаллий ҳукмдорлар ҳам карвон йўлларининг хавфсизлигини таъминлашга эътибор беришган. Айниқса, бепоён ва кимсасиз чўллар, даштлар орқали ўтувчи савдо йўлларида хавфсизликни таъминлаш катта эътибор талаб этарди. Агар катта савдо карвонларини, одатда, қуролланган махсус қўриқчи ғуруҳлар маълум масофаларда кузатиб боришган бўлса, кичик карвонлар кўп ҳолларда ўз хавфсизлигини ўзлари таъминлашга мажбур эдилар (Мукминова Р.Г., 1985, с. 26).

Карвон йўлларида элчилар ва элчилик миссиялари аъзолари, турли тоифадаги амалдорлар, давлат хизматчилари, чопарлар, махсус ёрликқа эга бўлган савдогарларнинг хавфсизлигини таъминлашга ва уларга бошқа тегишли хизматлар кўрсатишга катта эътибор қаратиларди. Бу тизим минтақамизда қадимдан бўлганлигини Марказий Осиёда катта таъсирга эга бўлган Хун элчилари Усунлар юртидан (Етгисувдан) Анъсигача (Эронгача) бўлган ҳар бир ўлкада йўлбошловчи билан таъминланиб, озиқ-овқат ва улов воситаларига бўлган талаби тўлиқ қондирилиши, машҳур Хитой сайёҳи, элчи Чжан Цзяннинг Даван давлатидан Катта Юечжлар юртига ўтишида йўлбошчилар билан хавфсизлиги таъминлангани ҳақида хитой манбаларидаги маълумотлар мисолида ҳам кўрамиз (Бичурин Н.Я., 1998, с. 165).

Манбаларда карвонлар хавфсизлигини таъминлашга масъул бўлган қўриқчи сарбозлар гуруҳлари ҳақида маълумотлар кўплаб учрайди. Хусусан, Ибн Ҳавқал Дизак (Жиззах. — Ў.М.) шаҳрида работлар кўплаб барпо этилгани, самарқандликлар бу ерда қўриқчи сарбозлар гуруҳини сақлаши ҳақида маълумот беради (Бетгер Е.К., 1957, с. 22-23). Шу ўринда Жиззах — Тошкент йўли сўнгги ўрта асрларда ҳам хавфсизлик нуқтаи назаридан алоҳида эътибор талаб этгани, Абдуллахон II (1558-1598 йй.) даврида бу ердаги чўлда барпо этилган работларда карвон йўлини қўриқлаш вазифаси юклатилган сарбозлар гуруҳи жойлаштирилгани ҳам эътиборни тортади (Хорошхин С.П., 1876, с. 34).

Сиёсий беқарорлик, ўзаро низолар ва марказий ҳукуматнинг заифлашиши карвон йўлларида хавф-хатарнинг ошишига олиб келувчи сабаблардан эди. Масалан, темирликлар даврида Хитойга жўнатилган айрим элчилик миссиялари Шарқий Туркистондаги беқарор сиёсий вазият сабабли маълум қийинчиликларга дуч келгани (Бўриев О., 1997, 132-133-бетлар), XVI асрнинг 40-йиллари охири 50-йиллар ўрталарида Ҳиндистондан Ўрта Осиё орқали Эронга ўтган турк адмирали Сейди Али Раис асаридаги маъ-



лумотлар (Сейди Али Раис., 1963, 94-116-бетлар), 1858 йилда Москва князи Иван IV Грознийнинг элчиси сифатида Ўрта Осиёга келган инглиз сайёҳи Антони Женкинсон Хоразмнинг пойтахти Урганч (Кўҳна Урганч. — Ў.М.)дан Бухорога қараб йўлга чиққанда Хоразм хонининг қўриқчилар ажратганлиги ва элчининг хавфсизлиги таъминланиши ҳақидаги хатига қарамасдан уларнинг карвонига қароқчилар ҳужум қилганлиги (Мирзаев Р., 2004, 36-41-бетлар) ва бошқа мисолларни манбаларда кўплаб учратамиз.

Сўнги ўрта асрларда қозоқ даштлари ҳам хавфсизлик энг кам таъминланган ҳудудлардан бири бўлиб қолганди. Ҳатто XIX аср бошларида Оренбургдан Россияга ҳарбий соқчилар кузатувида йўлга чиққан карвоннинг ҳам кўчманчи қозоқлар ва хиваликлар томонидан таланганлиги (Муҳаммадҷонов А.Р., Неъматов Т.Н., 1957, 14-17-бетлар) бу даврда йўлларда талончилик ниҳоятда жиддий муаммо бўлганидан далолат беради.

Йўлларда хавфсизликни таъминлаш, савдо карвонларини қароқчилар хуружларидан сақлашда талончи гуруҳларни зарарсизлантириш тадбирларини қўллаш давлат аҳамиятига эга муҳим тадбирлардан эди. Амир Темур ўзининг улкан салтанатида савдо-сотик ривожига, карвон йўлларида хавфсизликни таъминлашга катта эътибор бергани маълум. Низомиддин Шомийнинг ёзишича, Амир Темур ҳукмронлиги даврида, нафақат Мовароуннаҳрнинг энг чекка жойларида, «... балки Хўтан чегарасидан Дехли ва Конбайит атрофларигача, Бобул Абвобидан то Миср ва Рум ҳудудигача бўлган ерларда...» эркин ва хавфсиз савдо-сотик ишлари олиб бориш учун имконият яратилган (Низомиддин Шомий, 1996, 56-бет). Бу соҳага бўлган эътиборни улкан салтанатнинг “у четидан бу четигача бирор болакай бошида бир лаган тилло кўтариб ўтадиган бўлса, бир донасига ҳам зарар етмайдиган тартиб-интизом” ўрнатилганлигида ҳам кўрамыз (Ўлжаева Ш., 2004, 175-176-бетлар).

Амир Темур ва темурийлар даври карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими ривожига муҳим ўрин тутади. Савдо марказлари бўлган шаҳарларда барпо этилган их-

тисослашган бозорлар, савдо ярмаркалари, карвон йўллари бўйида совдо-сотик билан боғлиқ иншоотларнинг кўплаб барпо этилиши, кўприклар қурилиши, йўлларнинг таъмирланиши ва бошқа тадбирлар Марказий ҳукуматнинг ички ва ташқи иқтисодий-савдо алоқалари аҳамиятини тўғри англаганлигини кўрсатади. Амир Темурнинг савдо-сотикни ривожлантириш, карвон йўллари ва хизмат кўрсатиш тизимини яхшилаш бўйича амалий ишлари “Темур тузуклари”да ҳам акс этгани эътиборлидир (Темур тузуклари., 1996, 73-бет). Бу даврда карвон йўлларида савдогарларнинг хавфсизлигини, мол-мулкларининг бутунлигини сақлаш, тадбиркорлар ва савдо аҳлини ҳимоя қилишнинг ҳуқуқий асослари мустаҳкамланди ва Марказий ҳукумат унинг кафолати бўлиб майдонга чиқди (Ўлжаева Ш., 2004, 174-176-бетлар). Марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг савдо карвонларига бўлган муносабатини аниқлаштиришда “Бобурномада” келтирилган воқеа аҳамиятлидир. Унга кўра, Қашқардан келаётган савдо карвони қор кўчкиси тагида ҳалок бўлгани ҳақидаги хабар олинган, уларнинг мол-мулкини асраш ва меросхўрларига етказиш бўйича тадбирлар олиб борилган (Заҳириддин Муҳаммад Бобур., 1989, 10-бет). Бу ҳам темурийлар даврида савдо карвонлари фаолияти давлат назорати ва ҳимоясида бўлганини тасдиқлайди.

Юқорида биз муҳим йўл бўйи иншооти бўлган работлар қадим даврлардаёқ карвон йўллари хавфсизлигини таъминлаш вазифасини бажарувчи кўриқчи гуруҳлар учун мўлжаллаб барпо этилганлигини айтиб ўтган эдик. Ҳатто XIX асрда ҳам Бухоро сарбозлари Қоровулбозорда, Хўжа Муборакда ва Бухоро — Қарши — Керки йўлидаги бошқа работларда жойлаштирилиб, уларга карвонлар хавфсизлигини таъминлаш, савдогарларни кўчманчи туркманлар хужумидан сақлаш вазифалари юклатилганлиги маълум (ЎЗР. МДА. 1-жамғарма, 34-рўйхат, 172-иш, 38-варақ; Крестовский В.В., 1884, с. 654). Рус ҳарбий манбалари маълумотига кўра, Бухоро сарбозлари Карманадан 2 тош узоқликдаги Работи Маликда ҳам жойлаштирилган бўлиб,

уларга Бухоро — Кармана — Самарқанд йўлини қўриқлаш вазифаси юклатилган (Архипов., 1884, с. 229). Хонликда йўлларни талончилардан қўриқлаш вазифасини саройда катта нуфузга эга бўлган Қоравулбеги бошлиқ сарбозлар бажарган бўлса-да (Семенов А.А., 1954, с. 99), лекин ёзма манбаларга асослансак, Бухоро ҳукумати бу даврда хонликнинг дашт-чўл худудлари орқали ўтувчи карвонлар хавфсизлигини таъминлашга тўлиқ эриша олмаганлигини кўрамиз. Шу билан бирга, айрим йўлбўйи иншоотларидан қароқчилар таянч манзил сифатида ҳам фойдаланган. Рус ҳарбий манбаларида Бухоро — Қарши оралиғида жойлашган Бўзачи работи бўза ичиб, йўловчиларни талайдиган қароқчилар макони сифатида таърифлангани (Стремоуховъ Н., 1873, с. 113), Чоржўй — Марв йўлидаги ягона чучук сув бўлган Рапатак манзили қароқчи туркманлар назорати остида бўлиб, карвонлар бу манзилни четлаб ўтишга мажбур бўлиши ҳақидаги маълумотлар (Петров., 1886а, с. 60-61) буни яққол кўрсатиб турибди.

Минтақа коммуникация тизимининг муҳим бўғинини ташкил этувчи божхоналар хавфсизликни таъминлаш сие-сатида катта ўрин тутган. Чегараларда жойлашган божхона постларида мамлакатга кириб келаётган барча тоифадаги кишилар гуруҳига тегишли маълумотлар (савдо карвони, элчилик миссияси ёки сайёҳлар) қайд қилинади. Унда гуруҳ таркиби, келиш муддати ва мақсади, қайси шаҳарга борилаётгани қайд қилинган. Шаҳарлардаги карвонсаройлар ҳам махсус хизмат вакиллари томонидан назорат остига олинган бўлиб, бу ерда хорижликлар ҳақидаги барча маълумотлар ёзиб олинар, айрим ҳолларда улар фаолияти устидан яширин кузатув ва назорат ҳам ўрнатилар эди.

Марказий Осиёда қадим даврлардан бошлаб карвон йўллари бўйлаб почта хизмати ҳам йўлга қўйилган бўлиб, йўллардаги махсус бекатларда хабарчилар, подшо чопарлари озиқ-овқат ва чопқир отлар билан таъминланган (Геродот., 2004, с. 286). Ўрта асрларда Марказий Осиёнинг савдо йўлларида савдо карвонларига, сайёҳларга, ҳарбий

қўшинларга ва умуман, йўловчиларга почта хизмати кўрсатиш янада такомиллашди. Бу хизмат нафақат ҳукмдорлар, шу билан бирга, хусусий шахсларга тегишли хат-хабарларни ҳам манзилга етказиш вазифасини бажарган. Давлат аҳамиятига эга хат-хабарларни манзилга етказишни махсус девон назорат қилиб турган бўлса, оддий фуқороларга почта хизмати кўрсатиш кўпинча савдо карвонлари таркибидаги махсус кишилар орқали амалга оширилган. Хусусий шахсларга тегишли хатлар айрим ҳолларда манзилга етиб келмагани унинг фаолиятидаги камчиликлардан ҳам далолат беради. Бу жиҳатдан илк ўрта асрларда Хитойдан Суғдиёнага юборилган ва эгасига етиб келмаган машҳур иккита хат<sup>260</sup> мисолида яққол тасаввур ҳосил қилиш мумкин.

Тегишли манбалардаги маълумотлар ҳукмдор табақаларга тегишли хат-хабарлар давлат хизматидаги алоқачилар орқали амалга оширилгани, ривожланган ўрта асрларда бундай алоқа хизмати фаолияти изчил йўлга қўйилганлигидан далолат беради. Шу ўринда, ат-Табарийнинг почта отлари тўғрисидаги маълумоти (ат-Табари., 1987, с. 232), Абулфазл Байҳақийнинг Ғазнавий ҳукмдор Маъсуднинг Балхдан Термиз орқали Чағониёнга ҳарбий юриши даврида (1038-1039 йил қиши фаслида) унга Ғазнадан вазир юборган шошилич хабар (махфий хат) йўлга кетма-кет қўйилган суворийлар орқали бетўхтов етказилганлиги ҳақидаги хабарини (Абулфазл Байҳақий., 2002, 24-25-бетлар) ва бошқаларни эсга олиш мумкин.

Ўрта асрларда карвон йўлларида почта хизмати кўрсатиш тизими янада такомиллашади. XIII асрда Марказий Осиёда бўлган машҳур сайёҳ Марко Поло Буюк Хон буйруғи билан карвон йўлларида хон чопарларига хизмат кўрсатиш яхши йўлга қўйилганлигини, хусусан, ҳар 22-

---

<sup>260</sup> Бу хатлар 1907 йилда Дуньхуандан ғарбда, Буюк Хитой девори минораларидан бирида олиб борилган археологик қазинмалар пайтида топилган. Улар ичида Хитойдаги Суғд савдо факториясида яшовчи суғд қизининг Суғдиёнадаги онасига ёзган иккита хати ҳам бор. Турли йилларда ёзилган бу хатлар номаълум сабабларга қўра, манзилга етиб келмаган. (Бу ҳақда қarang: Искоқов М., 1988; Хабибуллаев Н.Н. 1990, с. 62-63).

25 мил масофада почта бекатлари — “янб” (ём.-Ў.М.) барпо этилгани, уларда чопарлар дам олиши учун барча ша роит мавжудлиги, ҳар бир бекатда 300 тадан 400 тагача чопқир отлар чопарлар хизматида эканлиги, асосий йўлларнинг икки тарафига дарахтлар ўтқазилгани, бунга имкони йўқ жойларда эса карвонлар ва йўловчилар адашмаслиги учун тегишли жойларда тош ва устунлар шакли да махсус йўлкўрсаткичлар ўрнатилганини қайд этади (Марко Поло. 2005, с. 170-174). Европалик айрим тадқи қотчилар Чингизхон салтанатида ўрнатилган ўта қаттиқ тартиб-интизом ва давлат аҳамиятига эга хабарлар улкан салтанатнинг марказига, яъни Чингизхон қароргоҳига йўллардаги почта бекатлари орқали суткасига 600 км тезликда етказиб берилганини қайд этадилар<sup>281</sup>.

Амир Темур салтанатида ҳам почта хизмати мукам мал йўлга қўйилган эди. Бу Европа манбаларидаги маълумотларда ҳам тасдиқлангани муҳимдир. Маълумки, Амир Темурнинг Анқара ёнидаги галабасидан (1402 йил) кейин Йилдиirim Боязид қўшенида бўлган ва асирга тушганларнинг кўпчилиги Амир Темурнинг шафқати билан омон қолдирилган эди. Улар сафида бўлган немис рицари Иоганн Шильтбергер<sup>282</sup> хотираларида йирик карвон йўллари бўйи да махсус бекатлар мавжудлиги, уларда давлат хизматчилари, чопарлар учун чопқир отлар доимо тайёр туриши, улкан салтанатнинг барча йўлларида бундай тизим йўлга қўйилгани қайд этилади. Унга кўра, шошилинч хабар олиб кетаётган чопарлар бекатларга яқинлашганда рўмолчага ўралган қўнғироғини олиб чалганлар. Қўнғироқ

<sup>281</sup> Бундай тезликда хат-хабарларни етказиш то темир йўллар орқали хатлар ташини йўлга қўйилган XIX асргача ҳеч жойда бўлмагани, отлар билан хат-хабарларни тезкор етказиш, ваъиятга қараб йўналишни ўзгартира олиш имконияти борлиги сабабли ҳам айрим ҳолларда темир йўлдагига қараганда яшончалоқ бўлгани ҳам иътиборни тортади. (Бу ҳақда қаранг: Мэн Дж. 2006, с. 214-215).

<sup>282</sup> 1394 йилдан Турк Султони қўлида хизмат қилган Иоганн Шильтбергер 1402 йилда Анқара жангида асирга тушгандан кейин Амир Темур хизматига киради. Соҳибқироннинг вафотидан кейин Шохруҳ Мирзо, кейин Мироншоҳ Мирзо қўлида хизмат қилади. Хуросон, Мовароуннаҳр ва Олтин Урда давлатларида бўлади. 1421 йилда Кичик Осен орқали Польшага ва Пруссияга қочишга муваффақ бўлади. Юртига қайтач ўз кўрган-кечирганларини немис тилда хотира сифатида ёзиб қолдиради.

овозини эшитган бекат назоратчилари чопарга тезда чопқир отларни тайёрлаб тақдим этиши шарт бўлган. Карвон йўлларида бундай хизмат ҳукмдорнинг маҳсус ёрлиғига эга чет эллик савдогарларга ва элчиларга ҳам кўрсатилган (Шильтбергер И., 1997, с. 64-65).

Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг ривожини ўз улов воситалари билан савдо карвонларига хизмат кўрсатувчи кишилар гуруҳи — киракашлар тоифасининг шаклланишига ҳам олиб келди. Бу жараён, айниқса, ўрта асрларда кенг ривожланганлиги кўплаб ёзма манбалар маълумотлари орқали ҳам маълум. Хусусан, Бухоро шаҳрида ва амирликнинг барча йирик савдо шаҳарларида арава ва туяларни ижарага олиш мумкинлигини рус манбалари алоҳида қайд этади (Гинтелло., 1886, с. 9). Туялар билан юк ташишда ижара ҳақи 8 версть, яъни 1 тош учун ўртача 25-29,5 рус рубли бўлган. Қарши шаҳри ҳам савдо карвонлари учун туялар кира қилинадиган марказлардан бири бўлиб, 1 тош масофага 1 кумуш танга ҳақ олиб карвонларга хизмат қиладиган қаршилиқ киракашларни хонликнинг барча ерларида кўриш мумкинлигига рус манбаларида алоҳида эътибор қаратилган (Маев Н., 1879д, с. 328). Қаршида, шунингдек, Бухоро ва Самарқандга юк олиб бориш учун туялар ва араваларни ҳам ёллаш мумкин бўлган (Архипов. 1884, с. 204). Умуман олганда, арава ва туяларни юк ташиш учун ижарага олиш минтақадаги барча йирик шаҳарларда бўлгани кўплаб манбаларда ўз аксини топган. Манбаларга кўра, Бухоро амирлигида XIX асрнинг иккинчи ярмида ўртача 1000 га яқин арава, 5000 га яқин туя юк ташиш учун йўловчилар ва савдогарлар хизматида бўлган. Арава 25 пудгача, туя 16 пуд, от 6 пуд ва эшак эса 4 пуд юк кўтара олган (Гинтелло., 1886, с. 9-10). Араваларда савдо карвонларига хизмат қилиш минтақанинг текисликларида кенг йўлга қўйилган бўлса, тоғли ҳудудларда, асосан, от ва эшакларда юк ташилган (Матвеев., 1888, с. 3).

Қатга карвонларда туялар 20 тадан 60 тагача бўлиниб, бир тўп — қўшни ташкил қилган. Савдо карвонлари-

га, сдатда, карвонбоши етакчилик қилиб, карвон таркибини аниқлаш, йўналишни белгилаш, йўлда ҳаракатланиш тартибини ва вазифаларни аниқлаштириш, хавфсизликни таъминлаш чора-тадбирларини ишлаб чиқиш унинг зиммасида бўлган. Ўрта асрларда халқаро савдода иштирок этган савдогарлар ва савдо карвонлари туркий халқларда Арқиш деб юритилган (Арқиш, 2000, 440-441). «Арқиш» (Arqis) атамаси хабар ёки хабарчи, элчи маъноларини ҳам бериб (Древнетюркский словарь., 1969, с. 54), қадимги туркларнинг минтақанинг ички ва ташқи савдо алоқаларидаги иштирокидан далолат беради.

VIII-X асрларда Буюк ипак йўлининг шимолий йўналиш бўйлаб амалга оширилган иқтисодий алоқаларда манбаларда «Роҳдонийлар» номи билан аталган яҳудий савдогарлари ҳам фаол иштирок этган. Улар Хитойдан Волга дарёси куйи оқимидаги Хазар давлати орқали Европага ҳамда Эрон ва Мовароуннаҳрдан булғор ва славянлар еригача бўлган карвон йўли бўйлаб ипак савдосида, кул савдосида қатнашган<sup>283</sup>.

Савдо алоқаларининг самарадорлигига карвон йўлларида хавфсизликни таъминлаш ва бошқа хизматлар кўрсатишдан ташқари, йўлларнинг сифати ҳам катта таъсир кўрсатар эди. Марказий ва маҳаллий ҳукумат карвон йўллари ва йўл бўйи иншоотларининг узлуксиз фаолият кўрсатишини таъминлашга масъул ҳисобланса-да<sup>284</sup>, бу вазифаларни бажаришга давлат хазинасидан ташқари хусусий шахслар — йирик савдогарлар, судхўрлар, турли амалдорлар маблағлари ҳам сарфланиши одатий ҳол эди.

<sup>283</sup> IX аср охирида Хитойдаги бебарор сиёсий вазият даврида, Гуанчжоу ва Чаньон шаҳарларида яҳудийларига тегишли савдо уйлари талангани ва барча яҳудий савдогарлари ўлдирилгани ҳам эътиборлидир. (Бу ҳақда қаранг: Гумилев Л., 2002, с. 135-139, 159, 177-180, 193).

<sup>284</sup> Одатда, йўллар таъминоти учун давлат хазинасидан маблағ кам ажратилган ёки бу маблағлар маҳаллий ҳокимият томонидан бошқа мақсадларга ишлатиб юборилган. Йўлларни таъмирлаш бутун бир қишлоқ аҳолисига юклатилган ҳолатлар ҳам учрайди. Мисол тариқда, Қўқон хони томонидан Қўқондан Тўйтепа орқали Тошкентга келувчи йўлнинг барзи жойларини таъмирлаб туриш маҳаллий аҳоли зиммасига юклатилганлиги (буни ушун Тўйтепа қўрғони яқинида махсус қишлоқ барпо этилиб, аҳолисига йўлни барча фасалларда аравалар юриши учун мослаб туриш мажбурияти юкланган) ҳақидаги маълумотни келтириш мумкин. (Бу ҳақда қаранг: Массон М.Е., 1953, с. 44).

Ёзма манбалардан йўл бўйи иншоотлари барпо этишга давлат хазинасидан<sup>285</sup> ҳамда хусусий шахслар маблағлари сарфланганлиги ҳақида ҳам кўплаб маълумотлар топишимиз мумкин. Шунга қарамасдан, XIX-XX аср бошларига тегишли рус манбаларида ҳам минтақадаги йўлларнинг ҳолати анча ёмон эканлиги қайд этилган. Буни Бухоро амирлиги ҳудудида ҳам<sup>286</sup>, Қўқон хонлигида<sup>287</sup> ҳам кўрамиз.

Халқаро транзит йўлларнинг иқтисодий-маданий алоқаларда, цивилизациялараро мулоқатда тутган ўрнини таъкидлаш билан бирга, баъзи ҳолларда хавфли юқумли касалликларнинг савдо йўллари бўйлаб катта ҳудудларга тарқалганлигини ҳам қайд этиб ўтиш керак. Мисол тариқасида, XIII аср ўрталарида Хитойда бошланган қора ўлат касаллиги 1330-1340 йилларда Буюк ипак йўли йўналишлари бўйлаб Болқон ва Шарқий Европа мамлакатларигача етиб борганлигини айтиб ўтиш мумкин<sup>288</sup>. Бундай ҳолатлар қадимда ва ўрта асрларда тез-тез такрорланиб турганлиги боис карвон йўлларида тиббий хизмат кўрсатишнинг ташкил қилиниши ҳаётий зарурат эди. Тадқиқотларнинг далолат беришича, Марказий Осиёдаги йирик шаҳарларда қадимги даврлардан бошлаб аҳолига ҳамда йўлда бетоб бўлиб қолган йўловчиларга, савдогарларга тиббий ёрдам кўрсатиладиган махсус шифохоналар бўлган. Бундай масканлар, одатда, ибодатхоналар қошида бўлиб, даволаш билан ҳам кўпинча руҳонийлар шуғулланган. Балхда ва Эроннинг баъзи шаҳарларида, Бухорода (мил. авв.

<sup>285</sup> Масалан, Қушбеги архиви ҳужжатлари ичида Бухоро амири Абдуҳаддонга Қарим-Шаҳрисабз йўлида Қуниш (бекат) барпо этишга руҳсат сўраб ёзилган ариза сақланиб қолган. (Бу ҳақда қarang: У.Р. МДА. 126-жамғарма, 1-рўйхат, 823-иш).

<sup>286</sup> Минтақавинг савдо-сотих анча ривожланган давлати бўлган Бухоро амирлигида XIX асрнинг 40-йиллари бошида бўлган рус элчилиг миссияси аъзоси Н.Ханыков ҳам амирликдаги йўлларнинг ҳолати ёмонлигини, бу маҳсулотларни ўз вақтида бозорларга етказишга тўсқинлик қилмиш ҳақида маълумот беради. (Бу ҳақда қarang: Ханыков Н., 1843, с. 162).

<sup>287</sup> 1867 йилда Қўқонга жўнатилган рус миссиясига тегишли юкларини кузатиб борганлар таркибида бўлган А.П. Хорошкин Чирчиқдан Тўйтепагача бўлган йўлни Туркистон ўлкасидаги энг ёмон йўл сифатида таърифлайди. (Бу ҳақда қarang: Хорошкин А.П., 1876, с. 26-27).

<sup>288</sup> Касаллик тарқалишига озиқ-овқат ортлган араваларга жойлашиб олган каламушлар сабаб бўлган деган фикр ҳам бор. Бу касаллик сабабли маълум вақт Буюк ипак йўли бўйлаб иқтисодий савдо алоқаларк тўхтаб қолади. (Бу ҳақда қarang: Уэзерфорд Дж., 2006, с. 430-440, 446).



I асрда) шифохоналар бўлганлиги, Марв, Урганч, Бухоро каби йирик шаҳарлардаги ўрта асрлардаги шифохоналар ҳақидаги маълумотлар (Ўролов А., 2004, 32-33-бетлар; 2007, 233-235), Сосоний ҳукмдор Хусрав Ануширвон томонидан Ҳузистондаги Жундишапурда ташкил этилган Табобат академияси (Сулаймонова Ф., 1997, 194-бет), Буюк ипак йўлида жойлашган қадимги Пойкентда дорихона мавжуд бўлганлигидан далолат берувчи топилмалар (Городище Пайкент, 1988, с. 63-64, 177-178) шаҳарлар асосий тиббий марказлар бўлганлигидан далолат беради.

Маълумки, минтақамизда тиббиёт ривожланган ўрта асрларда юксак чўққига кўтарилди. Ибн Синонинг “Тиб қонунлари” асарида келтирилган маълумотлар бу соҳада қўлга киритилган ютуқларнинг энг ёрқин далилидир. Амир Темур ва темурийлар даврига келиб тиббий билимлар ва тиббий хизмат кўрсатиш янада ривожланди. Соҳибқироннинг Кобул яқинида гиштдан шифохона барпо эттиргани ҳақидаги маълумот (Ўролов А., 2007, 233-235-бетлар), Ҳазрат Алишер Навоий томонидан Хиротда барпо этилган шифохоналар (Бартольд В.В., 1963в, с. 275; Алишер Навоий., 2000, 218-бет) бундан далолатдир. Бухоро хони Субхонқулихоннинг (1681-1701йй.) Бухорода махсус шифохона барпо эттиргани ва мадрасада тиббиётдан маърузалар ўқилганлиги (Муҳаммад Юсуф Мунши., 1956, с. 304) ва бошқа тегишли маълумотлар ҳам минтақамизда тиббиёт соҳасидаги билимлар ўрта асрлар давомида жамият талаблари даражасида ривожланиб келганлигидан далолат беради.

Тиббиёт соҳасида қўлга киритилган ютуқлар карвон йўлларида тиббий хизмат кўрсатиш ривожига ҳам ижобий таъсир кўрсатди. Ўрта асрлар даврига келиб бу соҳада маълум ютуқлар қўлга киритилди. Йирик шаҳарлардан ташқари муҳим бекатларда ҳам савдо карвонларига, йўловчиларга тиббий хизмат кўрсатиш йўлга қўйилиб, бу билан шуғулланадиган махсус табиблар гуруҳлари шаклланди (Ўролов А., 2007, 234-235-бетлар). Тиббий би-

лимлар ва тиббий хизмат кўрсатиш сирлари, одатда, авлоддан-авлодга мерос сифатида ўтиб, бу соҳада ном қозонган кўплаб табиблар сулолалари пайдо бўлишига олиб келарди. Бундай табиблар минтақамизнинг деярли барча йирик шаҳарлари ва вилоятларида азалдан мавжуд бўлиб келганлиги исбот талаб қилмайдиган ҳақиқатдир. Хусусан, минтақанинг чекка ҳудудларида, асосий карвон йўлларида четда бўлган жойларда ҳам йўловчиларга ва улов воситаларига малакали тиббий хизмат кўрсата оладиган маҳаллий табиблар бўлганлиги сўнгги даврларда, рус саёҳатчилари ва ҳарбийлари асарларида ҳам кайд этилади<sup>289</sup>.

Элчилик миссиялари ва йирик савдо карвонлари таркибида махсус табиблар ҳам бўлган. Бу бир томондан, турли ҳудудлар ўртасидаги сиёсий ва иқтисодий алоқалар ривожига хизмат қилган бўлса, иккинчи томондан, тиббий билимларнинг савдо йўллари бўйлаб турли минтақаларга тарқалишига хизмат қилган<sup>290</sup>. Махсус чопарлар, айғоқчилар ва давлат хизматидаги бошқа кишилар, одатда, энг зарур тиббий дори-дармонлар, турли гиёҳлар билан таъминланиб, улар ўзларига ва шерикларига бирламчи тиббий ёрдам кўрсата олиш малакасига ҳам эга бўлишган.

Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолиятида савдо марказларида, айрим йирик карвонсаройларда йўловчилар, элчилик миссияси аъзолари, савдогарлар учун турли маданий тадбирлар ҳам ташкил этилган. Хусусан, мусиқачилар, раққосалар ва шунга ўхшаш маданий тадбирлар фаолияти йўлга қўйилган карвонсаройлар мулк эгалари учун катта иқтисодий даромад манбаи бўлган. Қадимги йўлларда

<sup>289</sup> Бу ҳақда манбаларда кўплаб маълумотлар сақланиб қолган. Масалан, XX аср бошларида Сурхон ноҳасида, Бойсундан Денов бекалигига кетаётган рус ҳарбийларидан иборат гуруҳ аъзоси Д.Н. Логофет сафдошларидан бирининг отини илон чақиб олганда, қишлоқдаги маҳаллий мулла (табиб) томонидан Европа тиббий анъаналарига бегона бўлган усулда тезда ва асоратсиз даволанганлигини ҳайрат билан ёзиб қолдирган. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Логофет Д.Н., 1913, с. 247).

<sup>290</sup> Мисол тариқасида ўрта осислик табибларнинг ва минтақамизда шаклланиб ва сайқал топган тиббий билимларнинг ўрта асрларда Хитойга тарқалишини, минтақамиз шаҳарларида Кашмир ва Афғон табиблари фаолияти анча изчил бўлганлиги ҳақидаги маълумотларни эсга оlish мумкин. (Бу ҳақда қаранг. Хўжаев А., 2006, 46-48-бетлар; Мир Иззатулло. Ма'сирин Бухоро. Қўлёзма, 87-варақ).

хизмат кўрсатиш тизими фаолиятига тўхталганда нозик бир масалани ҳам эсга олиш керак бўлади. Бу халқаро савдо билан шуғулланувчи ва ўз фаолияти туфайли оиласидан узоқ муддат четда яшашга мажбур бўлган савдогарларнинг никоҳ муносабатларидаги ҳуқуқларини таъминлаш билан боғлиқ масаладир. Ўрта асрларда халқаро савдода иштирок этувчи мусулмон савдогарларининг турли йирик савдо марказларида оиласи бўлгани кўплаб манбаларда акс этган. Шариат қонунлари мусулмон савдогарларига бундай имконият берарди. Шу билан бирга, савдо йўлларида ва айрим йирик савдо марказларида айрим тоифадаги савдогарлар, йўловчилар енгил табиатли аёллар хизматидан ҳам фойдаланганлари маълум. Бундай хизмат кўрсатиш, айниқса, Хитой шаҳарларида ва Шарқий Туркистонда ўрта асрларда анча изчил йўлга қўйилгани, давлат ҳокимияти бу иллатни бутунлай тугатишга ожиз бўлганлиги эътиборлидир<sup>291</sup>.

Юқоридагиларга хулоса сифатида, карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти билан боғлиқ йўналишларни қуйидаги жадвал шаклида кўрсатиш мумкин. (307-бет).

Қадимги йўлларда хизмат кўрсатиш тизими фаолияти ҳақида фикр юритганда, карвон йўллари узунлигини аниқлаш, турли аҳоли пунктлари орасидаги масофани ўлчаш ва бу йўлни карвонлар ёки чопарлар қанча вақтда босиб ўта олишини белгилаш ҳам катта аҳамиятга эга масалалардан бўлганини қайд қилиб ўтишимиз керак. Бу масалани ҳал қилиш ва маълум тизимга келтириш марказлашган давлатлар ташкил топган, ички ва ташқи иқтисодий алоқалар ривожланган, карвон йўлларининг жамият ҳаётидаги аҳамияти ошиб борган даврлардаёқ бошланган. Тадқиқотимизда ҳам савдо йўллари ва улар орқали бири-бири билан боғланган шаҳарлар ҳақида тўхталганда, кўп ҳолларда биз аҳоли пунктлари орасидаги масофани ёзма

<sup>291</sup> Хусусан, венециялик сайёҳ Марко Полонинг далолат беришича, Хонбалиқ (Пекин) шаҳрида савдогарлар ва бошқа чет элликларга хизмат кўрсатувчи аёллар бўлган. Буюк Хон буйруғи билан уларга шаҳарда фаолият юритиш тақиқлангани боис, улар шаҳар четидаги маҳаллаларда жойлашиб, фаолият юритганлар. Лекин енгилтабиат аёллар фаолияти Хами (Қумул) ҳамда Ханчжоу шаҳрида эркин йўлга қўйилган. (Бу ҳақда қаранг: Марко Поло., 2005, с. 91-92, 164, 261-262; Гумилев Л., 2004, с. 65).

## Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими



манбаларда акс эттирилганидек қадимий ўлчов бирликлариди — фарсанг, фарсах, манзил, тош, йиғоч, чақирим ва бошқа атамалар (стадий, ли, версть) билан кўрсатиб ўтдик. Бу ерда шуни таъкидлаш керакки, масофа ўлчов бирликлари турли даврлар ва жойларда турлича атаб келинган. Юнон-рим тарихчилари ва географлари асарларида минтақадаги айрим манзиллар орасидаги масофа ўлчови сифатида, асосан, юнон узунлик ўлчови — стадийдан фойдаланилган. Қадимги юнонларнинг узунлик ўлчови стадий (1 стадий 100 оргий, 1 оргий ўртача 1, 85 м.ни, ташкил этади) турли даврларда турлича бўлган, қатъий стандартларга амал қилинмаган. Масалан, Геродот 30 стадий масофа 1 фарсангга тенг эканлигини қайд этган бўлса (Геродот, 2004, с. 286), айрим тадқиқотларда стадийнинг турли узунликни (157,9 м., 178 м., 185 м., 197 м., 200 м.) билдириши ҳақида маълумотлар мавжуд (Агбунов М.В., 1985, с. 51-58).

Қадимги даврда ва ўрта асрларда кенг қўлланилган яна бир масофа ўлчови “миль”<sup>292</sup> эди. Айрим тадқиқотларга кўра, 1 рим мили қадимда 1481 метрни, (Агбунов М.В., 1985, с. 54), ўрта асрларда фарсахнинг 1/3 қисмини, яъни 2 км.дан ортиқроқ масофани ташкил қилган (Хинц В., 1970, с. 71)<sup>293</sup>. Ривожланган ўрта асрларга мансуб араб географлари асарларида турли шаҳарлар орасидаги масофа Араб милида ҳам кўрсатилади<sup>294</sup>.

Тадқиқотимиз давомида минтақадаги турли шаҳарлар орасидаги масофани кўрсатишда Қадимги Хитой манбаларида ишлатилган узунлик ўлчови — «Ли» атамасидан

<sup>292</sup> Қадимги йўллар бўйлаб маълум масофада тошлар билан белги қўйиб бориш орқали масофа ўлчовини йўлга қўйиш қадимги шарқ цивилизацияи марказларида бошланган. Бу усулни йўллар қуришга катта эътибор қаратишган римликлар ҳам қабул қилганлар. «Миль» атамасини римликлар дастлаб йўл бўйига қўйиладиган белги (тош) маъносига ишлаганлар. Кейинчалик бу атама йўл ўлчов бирлиги сифатида Европада кенг ёйилди. Ўрта асрларда Хитойнинг шимолий ҳудудларида ҳам савдо йўллари бўйида тош белгилар, йўлакўрсаткичлар мавжудлиги бу анъана ер юзининг барча цивилизацияи марказларига ёйилганидан далолат беради. (Бу ҳақда қarang: Грэй Дж., 2006, с. 395, 397).

<sup>293</sup> Бугунги кунда аса, Халқаро Бирликлар Тизимида кўра, 1 мил -1609 метрни, 1 денгиз мили - 1852 метрни ташкил қилади.

<sup>294</sup> Араб мили, тадқиқотчилар фикрича, фарсахнинг 1/3 қисмига ёки туянинг 4000 қадамига тенг масофани билдирган. (Бу ҳақда қarang: Массон М.Е., 1966, с. 9).

ҳам фойдаланилди. Тадқиқотчилар 1 ли 576 метр (Хўжаев А., 2007, 152-бет), 500 метрга (Абдуҳолиқ Абдура-сул ўғли., 2004, 167-бет), баъзилари 400 метр масофага тенглигини қайд этишган бўлса<sup>295</sup>, XVIII асрга оид айрим хориж тадқиқотчилари 1 ли масофа 800 метрга тенг деб ҳисоблашган (Грэй Дж., 2006, с. 149). Бу ерда, албатта, Хитойда асосий узунлик ўлчови бўлган “ли” турли даврларда турлича масофани билдирганлиги эҳтимолини ҳамда қадимги хитой манбаларида минтақамизнинг турли вилоятлари ва шаҳарлари орасидаги масофани кўрсатишда кўпроқ тахминий ўлчовларга таянилганини ҳисобга олиш керак.

Ривожланган ўрта асрлардан бошлаб Ўрта Осиёда, қўшни мусулмон мамлакатларида бўлгани сингари, “фарсах” атамаси асосий масофа ўлчовларидан бири сифатида ишлатила бошланади. Айрим тадқиқотчилар фикрича, фарсах, одатда, карвонлар 1 соатда босиб ўтадиган масофа бўлиб, 5-8 км.га тенгдир (Бартольд В.В., 1965, с. 119). Кўпгина мусулмон мамлакатларида 1 фарсах 6 км.га тенг бўлган бўлса (Хенц В., 1970, с. 74), минтақамизда, одатда, 8,5 км.га тенг масофани ўз ичига олган (Массон М.Е., 1935, с. 32).

Айрим ўрта аср манбаларига таянсақ, минтақамизда масофа ўлчови сифатида “йиғоч” ва “тош” каби масофа ўлчовларидан ҳам фойдаланилганлигига гувоҳ бўламиз. Хусусан, “Бобурнома”да минтақадаги шаҳарлар оралиғидаги масофа “йиғоч” атамаси билан юритилган ўлчов бирлигида келтирилади<sup>296</sup>.

Марказий Осиёнинг туркий тилли аҳолиси томонидан кенг қўлланилган яна бир масофа ўлчови — “тош” ҳақида XIX-XX аср рус манбаларида қизиқарли маълумотлар мавжуд. Уларда, Абдуллахон II нинг (1558-1598) буйруғи билан унинг

<sup>295</sup> Хань сулоласи даврида 1 ли — 400 метрга тенг бўлган бўлса, VI асрда, «Бэй-ши»га қўра, 1,9 ли — 1 км.га тенг бўлган. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Боровкова Л.А., 2001, с. 145).

<sup>296</sup> Хусусан, Самарқанд ва Қарши шаҳарлари оралиғидаги масофа 18 йиғоч эканлиги қайд этилган (Қаранг: Заҳриддин Муҳаммад Бобур., 1989, 47-бет). Қарши ва Самарқанд шаҳарлари орасидаги масофа, замонавий автомобиль йўли бўйлаб 150 км.ни, темир йўли бўйлаб 153 км.ни ташкил этади. Шундан келиб чиқсақ, “Бобурнома”да қўлланилган масофа ўлчови — “йиғоч” фикримизча, 8,5 км.га яқин бўлган узунликка тенгдир.

отлиқ шотири иккита пиёда хизматкорни олиб, асосий йўлларга маълум масофага тошдан белгилар қўйиб чиққани<sup>297</sup> ёки Бухоро амирлари саёҳати пайтида унинг отининг жилловини ушлаб, қадамлаб масофани ўлчаб борадиган киши 12000 қадамда тўхтаб “тош” дегани ва бу ерга катта тош (белги) қўйилгани, шу тарзда масофа ўлчаб борилгани акс этган<sup>298</sup>.

Шунингдек, манбаларда “бир тўхташ”, “бир кунлик йўл”, “манзил” каби масофа ўлчовлари ҳам келтирилади. Тадқиқотчилар фикрича, ўрта аср манбаларида фойдаланилган “манзил” атамаси бир неча маънони, хусусан, барча қулайликларга эга бўлган карвонсарой ёки бекатни, туялар 1 кунда босиб ўтадиган масофани билдириб, ўртача 20-22 верста тенг бўлган (Массон М.Е., 1966, с. 10). Хитой манбаларида ҳам шарқдаги халқлар йўлни масофа ўлчовлари билан эмас, кунлар билан ўлчаши ҳақида маълумот мавжуд (Бичурин Н.Я., 1998, с. 97-98). Умуман олганда, карвон йўлларидаги тўхташ жойлари, одатда, бир кунлик йўл масофасида барпо этилган бўлиб, ўрта асрлар манбаларида келтириладиган бир кунлик йўл тушунчасини талқин қилишда йўлнинг қандай географик ландшафт (тоғ ва тоғ олди, дашт ва чўллар, кечувларга бой дарё водийлари ва бошқалар) орқали ўтганлигини ҳам ҳисобга олиш муҳимдир. Баъзи мутахассислар фикрича, ўрта асрлар манбаларидаги “бир кунлик йўл” тушунчаси 30-50 км масофани ўз ичига олган (Камалиддинов Ш.С., 1996, с. 25).

XIX-XX аср бошларига оид рус манбаларида Ўрта Осиёдаги карвон йўллари таърифланганда оралиқ масофалар бу даврда Россияда амалда бўлган ўлчов бирлиги

---

<sup>297</sup> Бундай тош белгилар XIX аср охирида ҳам Бухоро - Қарши, Бухоро - Самарқанд ва бошқа асосий йўлларда сақланиб қолгани манбаларда акс этган. (Бу ҳақда қаранг: Аршипов.. 1884, 200-201-бетдаги изоҳ).

<sup>298</sup> Қадимги шарқ цивилизацияси марказларидан бўлган Ўрта Осиёда ҳам бу усулда йўллар масофасини ўлчаш ва тош билан белги қўйиш қадимдан мавжуд бўлган. Бунга “тош” ва “фарсанг” атамаларида ҳам ишора бор. Жиззах - Фориш - Нурота йўлида маълум масофада қўйилган йирик тошлар (ёки тош уюмлари) ҳозиргача сақланиб қолгани ҳам эътиборга лойиқдир. Бир тош масофани билдирувчи улкан тош белгилар Қўқон - Хўванд йўналишида бўлганлиги рус манбаларида ҳам қайд этилган. (Бу ҳақда қаранг: Хорошхин А.П., 1876, с. 26).

– “версть” да<sup>296</sup> келтирилади. Ўрта Осиё “тош” ини Россияда қўлланилган верстга қиёслаган саёҳатчилар 1 тош тахминан 8 верстга тенглигини қайд этишган (Жорошхин А.П., 1976, с. 26). Бундан ташқари, нисбатан кичик ўлчов birlikлари бўлган сажень ва аршин<sup>300</sup> каби узунлик ўлчовлари ҳам минтақамизда XIX аср охири — XX аср бошларидан бошлаб руслар томонидан қўлланилган.

Қадимда турли ҳудудларда, турли халқлар томонидан қўлланилган масофа ўлчовларини замонавий ўлчов birlikларига ағдаришда қадимги йўлнинг ва рельефнинг ҳолатини, шунингдек, масофа ўлчовчиларининг тажрибаси ва географик билимларини ҳам ҳисобга олиш муҳимдир. Шу ўринда ҳатто сўнгги даврларда ҳам турли шаҳарлар орасидаги масофани белгилашда, умуман, узунлик ўлчовлари масаласида Марказий Осиёда ва қўшни ўлкаларда анча қолоқлик сақланиб қолганлигини қайд этиб ўтиш мумкин. Хусусан, XIX асрда ўз саёҳати давомида Эронда бўлган Турк аслзодаларидан бири «Форс аравакашлари шунчалик ёввойики, улар ҳатто масофани ўлчашни ҳам билишмайди, узок йўл ҳам, қисқа йўл ҳам уларда бир фарсахни ташкил қилади» деб қайд қилган эди (Маргон Зайн аль-Абидин. 1963, с. 194).

Юқорида келтирилган фикрларга хулоса сифатида шуни қайд қилиш керакки, минтақамиздаги карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими қадимги давр ва ўрта асрларда ўз даври талабларига мос равишда ривожланиб келган. Бу тизимнинг самарали фаолиятида минтақада сиёсий барқарорликнинг мавжудлиги, марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг бу соҳага бўлган эътибори ҳамда бошқа кўплаб объектив ва субъектив ҳолатлар ўзига хос роль ўйнаган. Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти даражаси жамиятдаги иқтисодий-маданий тараққиёт кўрсаткичларига ҳам мос келишини кўрамыз. Бундан бу соҳа ривожини, умуман, цивилизация тараққиёти билан узвий боғлиқлиги ҳақида муҳим хулосага келишимиз мумкин.

<sup>296</sup> Версть — Россия империясида ишлатилган узунлик ўлчови. 1 версть 1 км.дан ортиқроқ масофани, яъни 1066 метрни билдирган.

<sup>300</sup> 1 сажень 3 аршинга ёки 2,13 метрга тенг бўлган.



#### **5.4. Қадимги йўлларнинг аҳоли миграцияси жараёнларида, шаҳарсозлик маданияти ва иқтисодий-маданий алоқалар ривожда тутган ўрни**

Марказий Осиёнинг карвон йўллари нафақат ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларда, шу билан бирга, аҳоли миграцияси жараёнларида, ҳарбий юришлар даврида, шаҳарсозлик маданияти ривожда катта ўрин тутиб келган. Шу сабабли карвон йўлларининг бу функцияларига қисқача тўхталиб ўтиш лозим. Дастлаб, минтақамиздаги қадимги карвон йўлларининг аҳоли миграцияси жараёнларидаги ўрнини кўриб ўтамыз.

**Қадимги йўллар ва аҳоли миграцияси.** Қадимги йўллар бўйлаб амалга ошириб турилган миграция жараёнлари тош даврдан бошлаб минтақадаги этногенез жараёнларига ҳам катта таъсир кўрсатган. Маълумки, этносларнинг шаклланиши сўнгги палеолит давридаёқ бошланган бўлиб, турли этник бирликларнинг ўзаро таъсири турли босқичларни ўз ичига олган этногенез жараёнининг асоси ҳисобланади.

Қадимги алоқа йўлларининг шаклланиши ва ривожланишида қадимги қабила ва элатлар ҳамда халқларнинг кўчиши ҳам муҳим ўрин тутганлиги шубҳасиздир. Инсоният тарихидаги илк трансминтақавий миграция жараёнлари сўнгги палеолит давридаёқ Осиё қитъасидан бошланиб, унинг бир йўналиши Беринг бўғози орқали Аляска ярим оролига ва Шимолий Америкага, иккинчи йўналиши Занд архипелаги орқали Австралия ва Янги Зеландияга амалга оширилганлигини юқорида кўриб ўтган эдик. Америка ва Австралия туб халқлари қон гуруҳи таҳлили натижалари ҳам Америка қитъасига аҳоли дастлаб Шимоли-шарқий Осиёдан, Австралияга эса Жануби-шарқий Осиёдан кўчиб ўтганлигини кўрсатмоқда (Чебоксаров Н.Н., Чебоксарова И.А., 1985, с. 133).

Марказий Осиёда ҳам тош даврининг сўнгги босқичларидаёқ турли этник гуруҳларнинг ўзаро таъсири нати-

жасида мураккаб этник вазият вужудга келди. Мезолит давридаёқ бу ерда дастлаб қадимги овчилар ва балиқчилар, кейинги даврларда деҳқонлар ва чорвадорларнинг турли кўринишдаги ўзаро алоқалари пайдо бўлиб, этнослараро мулоқот этник қўшилиш ва этносларнинг йириклашувига олиб келган. Каспий бўйидаги мезолит даври маконларини ўрганган мутахассислар катта тарихий давр - сўнги палеолитдан бронзагача бўлган давр мобайнида бу ҳудуддаги археологик маданиятда умумий анъаналар мавжудлигини, уларнинг авлоддан авлодга ўтиб келганлигини, бу, ўз навбатида, мазкур ҳудудлардаги этногенез жараёни узлуксизлиги ва қадимги аҳоли гуруҳларининг этник бирлигини англатишини таъкидлаб ўтишади (Фармазов А.А., 1972). Бундай хусусиятлар минтақамизнинг бошқа ҳудудларида ҳам кўзга ташланади. Тадқиқотларнинг далолат беришича, бронза давридан бошлаб Марказий Осиёда аҳолининг икки хил антропологик типи тарқалади. Минтақанинг жанубий ҳудудларида Ўрта Ер денгизи ирқий гуруҳига мансуб баланд бўйли, боши чўзинчоқ, юзи ингичка одам вакиллари, шимоли-шарқий қисмида Жанубий Сибирь, Урал ва Волга дарёлари оралиғидаги аҳоли билан ўхшаш бўлган думалоқ бошли, кенг юзли этник гуруҳлар тарқалган (Сагдуллаев А.С. ва бошқалар, 2000, 11-бет). Мил. авв. II минг йиллик иккинчи ярмидан бошлаб бу икки антропологик тип вакилларининг аралашиб кетиши, яъни ўзаро этник таъсир жараёни бошланиб, бу жараён кейинги тарихий даврларда ҳам давом этган. Қирғизистонда, Талас дарёсининг юқори оқимида ўтган асрнинг ўрталарида қазиб очилган Кенгкўл мозор-қўрғонда метислашган (муғул ирқига хос хусусиятларга эга европоид) одам жасадининг топилиши (Кенгкўл қабрис-тони, 2002, 546-бет), Хоразм воҳасидаги бронза даврига оид маконлардан минтақанинг дашт ҳудудлари, Шимолий Ҳиндистон (дравид) ва Олд Осиё аҳолисига хос белгиларга эга антропологик типлар топилгани (Трофимова Т.А., 1959, с. 26-29), Амударё бўйидаги ёдгорликлардан (масалан,

Кампиртепадан) мўғул ирқига хос белгиларга эга маъбудларнинг сопол ҳайкалчалари топилганлиги (Ильясов Дж., 2000, с. 98, 102; Никоноров В.П., 2001, с. 40-42), Оҳангарон воҳасидаги мозор-қўрғонларда мўғул ирқига хос хусусиятларга эга кишилар суяқларининг топилгани (Ёрматов И., 2005, 25-бет) ва бошқа кўплаб маълумотлар<sup>301</sup> минтақамиздаги этнослараро мулоқот жараёнларидан далолат беради.

Хўжалиги, турмуш тарзи ва этник келиб чиқиши турлича бўлган қабилаларнинг ўзаро аралашуви минтақада янги этник гуруҳлар ва қадимги халқларнинг шаклланишида катта ўрин тутган. Мил. авв. II минг йиллик бошларида минтақамизга орий қабилаларининг кириб келиши<sup>302</sup> бу ерда азалдан яшовчи прототурк ва енисей-кет тилларида (Камалиддин Ш.С., 2006а, с. 28) ёки дравид тилида сўзлашувчи (Ртвеладзе Э.В., Сагдуллаев А.С., 2007, с. 24-25, 46-50) қадимги халқлар билан қўшилиб кетиши бошланган. Илк темир даврига келиб минтақанинг жанубида бактрияликлар, жануби-ғарбий ҳудудларида парфияликлар ва марғиёналиклар, шимоли-ғарбий қисмида жоразмликлар, Зарафшон ва Қашқадарё воҳаларида суғдийлар, минтақанинг шимоли-шарқий ҳудудларида — Тошкент воҳаси, Фарғона водийси, Жанубий Қозоғистон ва Еттисувда умумий ном билан саклар деб аталган этник гуруҳлар шаклланади. Кейинги тарихий даврларда рўй берган этногенез жараёнлари ва этнослараро ўзаро таъсир туфайли тили ва антропологик қиёфасида бирмунча ўзгаришларга учраган бу қадимги этнослар ўзбек халқи ва минтақадаги бошқа туб халқларнинг аجدодлари ҳисобланади<sup>303</sup>.

<sup>301</sup> Масалан, Қалъали-Қирдаги антропологик топнамалар (II-III асрлар) таҳлили бу давр аҳолисида Жанубий Туркманiston. Помир саклари, Андронов маданияти, мўғул элементлари (хиснийлар, гуниллар, эфталийлар авлодлари) ва экваториал антропологик типларга хос белгиларни кўрсатади. (Бу ҳақда қarang: Трофимова Т.А. 1959, с. 75-76).

<sup>302</sup> Орийларнинг миграцияси бошланган ҳудуд ва уларнинг минтақамизга кириб келиш йўналишлари ҳақида тадқиқотчилар орасида ягона фикр йўқ. (Бу масала ҳақида қarang: Фялонович М.И., 2000, с. 121-126; Асқаров А., 2007, 198-212-бетлар).

<sup>303</sup> Ўрта Осиёда қадимги ва ўрта асрларда антропологик типлар тарқалиши масаласи фанда қисман кўриб чиқилган. (Бу ҳақда қarang: Ходжаев Т.К., Ходжаева Г.К., 1995, Асқаров А., 2007).

Шу тариқа, илк алоқа йўллари шакллана бошлаган тош давридаёқ турли уруғлар ўзаро муносабатга кириша бошлайди. Бир ёки бир неча қўшни уруғларнинг маълум географик ҳудудда биргаликда нисбатан узоқ муддат яшаши табиий равишда:

— тил, эътиқод, ахлоқий ва маънавий қарашлар бирлиги шаклланишига;

— маълум этник гуруҳга хос менталитетнинг дастлабки белгилари, хусусан, табиий-географик муҳит имкониятларига мос равишда хўжалик турлари ва уни юритишнинг умумий қоидалари шаклланишига, ибтидоий меҳнат тақсимооти ва илк касбий ихтисослашув асосларининг яратилишига олиб келди. Бу этник гуруҳларнинг шаклланиши сўнгги палеолит давридаёқ бошланганлигини кўрсатувчи муҳим далиллардир (Мавлонов Ў., 2005а., 64–68-бетлар).

Умуман олганда, Евроосиё материгида тутган жўгрофий ўрни туфайли Марказий Осиё тарихнинг энг қадимги даврларидан бошлаб мураккаб ва кўп босқичли минтақавий ва трансминтақавий миграция жараёнлари жадал борган ҳудуд сифатида ажралиб туради. Маълумки, аҳолининг бир ҳудуддан иккинчи ҳудудга кўчиши бутун тарихий даврлар мобайнида шаклан икки хил — доимий ёки вақтинчалик кўчиш тарзида амалга ошириб келинган. Вақтинчалик кўчиш кўп ҳолларда маълум уруғ ёки этник birlikка тегишли ҳудуд доирасида амалга оширилиб, бир гуруҳ аҳолининг мавсумга қараб ва хўжалик эҳтиёжларидан келиб чиқиб юз берган миграцияси тарзида кечган. Одатда, бундай миграция ҳудудий ҳамда этногенез жараёнига таъсири жиҳатдан катта аҳамиятга эга бўлмаган. Аҳолининг доимий миграциясини келтириб чиқарадиган сабабларни таҳлил қилсак, улар анча мураккаб ва турлитуман эканлигини кўриш мумкин. Улар ичида табиий кўпайиш сабабли янги ҳудудларни, озиқ-овқат ва хом ашё захираларининг янги манбаларини ўзлаштиришга

бўлган табиий интилишдан келиб чиққан миграция тури кенг тарқалган. Бу миграция натижасида:

а) маълум этник гуруҳ эгаллаган ҳудуд кенгайди, чунки миграция амалга оширилган ҳудуд билан янги ўзлаштирилган ҳудуд ўртасидаги алоқалар сақланиб қолади. Бу этногенез жараёни, этник гуруҳларнинг пайдо бўлишида ҳам катта ўрин тутган;

в) янги ўзлаштирилган ҳудуднинг нисбатан узоқлиги, табиий географик жиҳатдан изоляцияга мойиллиги (масалан, океанлардаги ороллар) ва бошқалар сабабли миграция бошланган ҳудуд билан янги эгалланган ҳудуд ўртасидаги алоқаларнинг узилиши юз бериши мумкин. Бундай ҳолат янги эгалланган ҳудудда янги этник бирликлар пайдо бўлишига олиб келади. Бунга мисол қилиб Америка ва Австралия қитъалари, дунё океанларидаги қадимдан ўзлаштирилган оролларда янги этник гуруҳлар шаклланишини ва бошқа кўплаб мисолларни кўрсатиш мумкин.

Аҳоли миграциясига табиий иқлим ўзгариши ва унинг оқибатлари ҳам таъсир кўрсатган. Иқлим ўзгариши, ўз навбатида, миграция жараёнларига ижобий ва салбий таъсир кўрсатиши мумкин. Масалан, музлик даври тугагандан кейин мезолит даври одамларининг янги-янги ҳудудларни ўзлаштириши, антропоген ландшафтларнинг ва тегишли алоқа йўллари тармоқларининг кенгайиб боришини ижобий ҳодиса сифатида баҳолаш мумкин. Лекин Марказий Осиёда даврий равишда рўй бериб турган иқлимнинг кескин исиб кетиши (аридизация) ўзлаштирилган ҳудудларнинг ташлаб кетилишига, аҳолининг сув манбаларига бой йирик дарёлар водийларини эгаллаш учун рақобатлашувига ва этник тўқнашувларга ҳам олиб келарди. Бундай ҳолатлар минтақамизнинг дашт ҳудудларидан дарё водийларига, тоғ ва тоғ олди ҳудудларига аҳоли миграцияси жараёнлари кескин олиб кетишига олиб келганлигини кўрамиз.

Мил. авв. II минг йиллик бошларида Қора денгиз шимолидаги даштлардан минтақамиз жануби орқали Эрон ва Ҳиндистонга орий қабилаларнинг кўчиши<sup>304</sup>, мил. авв. II-I минг йилликлар чегарасида ҳамда III-IV асрларда Ўрта Осиёнинг марказий ва жанубий ҳудудларига шимолдаги чорвадор қабилаларнинг янги-янги оқимларининг кириб келиши ва бошқа миграция жараёнларида аридизация, яъни иқлимнинг кескин исиб кетиши натижасида шимолдаги яйловларнинг чорвадор қабилалар хўжалиги учун яроқсиз бўлиб қолиши сабаб бўлган бўлиши мумкин (Буряков Ю.Ф., 2005, с. 23).

Ташқи субъектив таъсирлар (масалан, ҳудуднинг бошқа аҳоли гуруҳлари томонидан эгалланиши) сабабли мажбурий кўчиш (ёки кўчириш) ҳолати ҳам мавжуд. Бундай ҳодисалар минтақамизда, умуман, дунё тарихида ҳам кўп кузатилиши боис, бунга батафсил изоҳ бериш ортиқча. Шундай бўлса-да, бу масаланинг минтақа халқлари тарихида ва этногенез жараёнида катта ўрин тутган баъзи жиҳатларига асосий мавзу нуқтаи назаридан қараб чиқиш мумкин. Тегишли маълумотларни таҳлил қилиб, мил. авв. VI аср ўрталарида Ўрта Осиёга аҳамонийлар босқини юз берганда маҳаллий қабилаларнинг катта қисми шарққа кўчишга мажбур бўлганлигини қайд этиш мумкин. Бундай миграция жараёни македониялик Александр кўшинларининг минтақамизга бостириб кириши даврида ҳам кузатилади. Мил. авв. III аср ўрталарига келиб, ташқи босқинлар сабабли шарққа кўчишга мажбур бўлган қабилаларнинг яна минтақамизга қайтиши рўй берди. Бу миграция ташқи ҳарбий таъсир механизмлари заифлашиши сабабли ўз юртига қайтиш кўринишида юз берганлигини қайд этиш мумкин. Жумладан, бу давр манбаларида Парнлар

<sup>304</sup> Сўнгги йилларда орийлар ва уларнинг этник келиб чиқиши хусусида илмий асосга эга бўлмаган, кўпроқ этно-сиёсий мақсадларга хизмат қилувчи фикрлар илгари сурилмоқда. Улар ичда В.Масов, Н.Негматов (Тожикистон) ва бошқа тадқиқотчиларнинг фаоллиги алоҳида ажралиб туради. (Бу масалалар ҳақида батафсил қаранг: Ртвеладзе Э.В., Сағдуллаев А.С., 2007).

номи билан аталган кучманчи халқлар Оролбўйи шимолидан Жанубий Туркменистонга ва Эрон ҳудудига кўчиб юнон-македонлар ҳукмронлигига чек қўйгани ва Парфияда аршакийлар сулоласи ҳукмронлигига (мил. авв. 247 – мил. 224 йй.) асос солгани таъкидланган. Хитой манбаларида Юечжилар номи билан аталган қабилалар эса минтақамизга шарқдан Усунлар (Уйшун) давлати, Даван (Фарғона) ҳудуди, Қанг давлати ва Суғдиёна ерлари орқали кириб келиб, дастлаб Шимолий Бақтрия, милодий эра бошларида эса Жанубий Бақтрия ерларини ҳам эгаллаб, Юнон-Бақтрия давлати, яъни Бақтрияда юнонлар ҳукмронлигига чек қўйган. Бу халқларнинг минтақамиз шимолидаги дашт ҳудудларидан жанубга силжишида Хитойда марказлашган қудратли Хань империясининг ташкил топиши ва хунлар давлати билан олиб борган курашлари ҳам ўзига хос таъсир кўрсатган. Хань сулоласи ҳукмдорларининг ғарбдаги ҳудудларни эгаллаш сиёсати турли кучманчи чорвадор қабилалар орасида яйловлар учун курашнинг кескинлашувига олиб келгач, юечжиларнинг қудратли хунлар билан рақобатда енгилиши уларнинг жануби-ғарбга кўчишига олиб келган эди.

Марказий Осиёнинг бу даврдаги халқлари этник тарихига ойдинлик киритишга ёрдам берадиган маълумотлар Қадимги Хитой манбаларида ҳам учрайди. Масалан, “Шицзи” (“Тарихий солномалар”) асарида Еттисувдаги Усун ва Шимолий Бақтриядаги катта юечжилар хунлар каби чорвадор бўлиб, яйловдан-яйловга кўчиб юриши, урф-одатлари хунларникидек эканлиги, Сирдарё ҳавзасидаги қанғуйлар ва уларга яқин бўлган Яньцай (Оролбўйи) аҳолиси юечжлардек турмуш кечириши, шунингдек, Давандан Ансугача (Парфиягача.-Ў.М.) аҳоли турли лаҳжаларда гапирса-да, одатлари ўхшашлиги ва бир-бирини тушуниши қайд этилади ( Бичурин Н.Я., 1998, с. 116, 154-155)<sup>305</sup>.

<sup>305</sup> Ушбу тадқиқотчи бу этник гуруҳлар қадимги турк тилининг турли лаҳжаларида мулоқот қилган деб ҳисоблайди.

Минтақамизга IV-V асрларда шимолдан амалга оширилган навбатдаги миграция жараёнида, яъни шимолдаги даштлардан хионийлар ва кидарийларнинг кириб келишида Марказий Осиё дашт ҳудудларида бошланган навбатдаги табиий ўзгаришлар, аниқроғи, аридизация, яъни иқлим исиб кетиши катта ўрин тутганлигини юқорида айтиб ўтдик. Бу миграция жараёнлари минтақада эллинизм даврининг тугаши ва илк ўрта асрлар даврининг бошланиши ҳамда минтақа ижтимоий-иқтисодий ҳаётида кескин ўзгаришлар бошланган даврга тўғри келган бўлиб, хионийлар ва кидарийлар бу кескин ўзгаришлар даври синовларига бардош бера олмай ўз ўринларини тарих саҳнасига чиққан бошқа сулолаларга бўшатиб берди.

Илк ўрта асрларда, хусусан, Турк ҳоқонлиги даврида миграция жараёнлари кўп томонлама бўлганлигини, Буюк ипак йўли йўналишлари бўйлаб турли халқлар кўчиши юз берганлигини кўрамыз. Буни янги туркий қабилаларнинг минтақамизга келиб жойлашиши ҳамда суғдийларнинг Шарқий Туркистон, Хитой, Мўғулистон ва бошқа ҳудудларга кўчиб бориб савдо факториялари ("савдо уйлари") очганлиги мисолида ҳам кўрамыз. X аср охири – XI аср бошларида қорахонийлар даврида ҳамда XIII асрда Чингизхон босқинидан кейин минтақамизнинг марказий ҳудудларига шимолдан аҳоли миграцияси амалга оширилиб, янги дашт қабилаларининг минтақамизга келиб ўрнашиши юз беради. Минтақамизга ўрта асрларда амалга оширилган даврий жиҳатдан сўнгги муҳим миграция жараёни XVI аср бошларида, Муҳаммад Шохбахт Шайбонийхон (1451-1510 йй.) бошлиқ дашт ўзбекларининг минтақамизга кириб келиши даврида юз бериб, бу миграция жараёнлари минтақамиздаги туб халқлар этногенезида ҳам катта ўрин тутган.

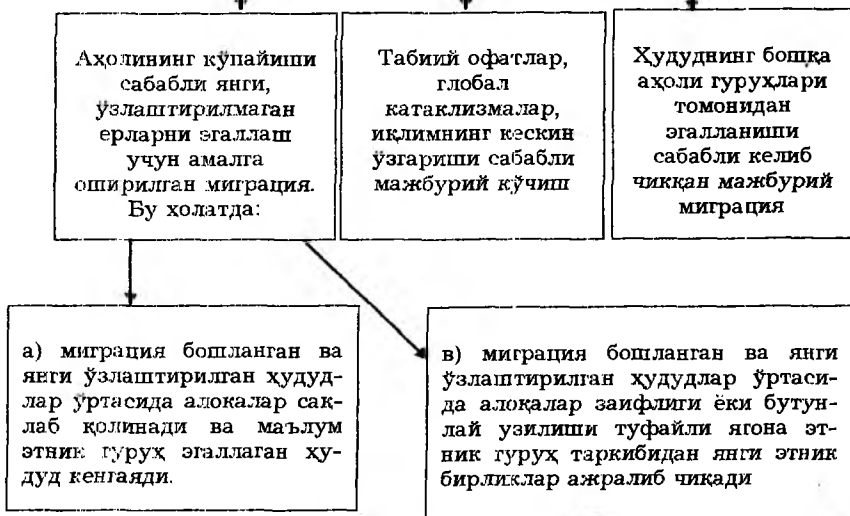
Марказий Осиёдаги қадимги давр ва ўрта асрлардаги миграция жараёнлари, нафақат тинч аҳолининг кўчиши, шу билан бирга, катта миқдордаги қўшинлар, улов-транс-



порт воситаларининг ҳаракати тарзида ҳам кечган. Бу ҳолат мавжуд алоқа йўллари функцияси турли-туманлигининг, яъни карвон йўллари, нафақат, иқтисодий-маданий алоқаларга, шу билан бирга, ҳарбий қўшинлар ҳаракатига, катта миқдордаги аҳоли миграциясига ҳам хизмат қилганлигининг яққол далилидир. Шу ўринда, минтақамизга амалга оширилган миграция жараёнларини ташқи босқинлардан фарқлаш лозимлигини алоҳида айтиб ўтиш керак. Ташқи ҳарбий босқинлар даврида маҳаллий аҳоли доимо ўз ери ва эрки учун босқинчиларга қарши кураш олиб борган. Буни Эрон аҳамонийларига қарши курашган Тўмарис ва Широқ, македониялик Александр қўшинларига қарши чиққан жасур Спитамен бошчилигидаги озодлик кураши, араб босқинига қарши олиб борилган курашлар (Гурак, Деваштич, Муқанна ва бошқалар), Чингизхон бошлиқ мўғул босқинчиларига қарши Жалолоiddин Мангуберди ва Темур Малик олиб борган кураш ва бошқалар мисолида кўрамиз. Агар ташқи босқинларга қарши олиб борилган озодлик курашида маҳаллий халқлар кенг иштирок этган бўлсалар, минтақамизга амалга оширилган миграция жараёнлари, хусусан, юечжийлар, эфталлийлар, турк ҳоқонлиги, қорахонийлар, Шайбонийхон бошлиқ дашг ўзбекларининг кириб келиши, асосан, ҳокимият учун кураш тарзида бўлиб ўтган тор сулолавий жанглари ҳисобга олмаганда, тинч йўл билан амалга оширилганлигини қайд этиб ўтиш керак. Бу бизга қадимги давр ва ўрта асрларда минтақамизда юз берган миграция жараёнларини, асосан, этник жиҳатдан бир-бирига яқин халқларнинг умумий ҳудуд доирасидаги кўчиши сифатида қарашимизга имкон беради.

Умуман олганда, Марказий Осиё ҳудуди қадимги даврдан бошлаб турли қабилалар ва халқларнинг миграцияси жараёнларида муҳим ўрин тутган. Аҳоли миграциясини келтириб чиқарувчи омиллар эса турли-туман бўлиб, уларни қуйидаги жадвал шаклида кўрсатиш мумкин.

**Аҳоли миграциясини келтириб чиқарувчи  
табiiй-иқтисодий ва ижтимоий омиллар**



Шу тариқа, қадимги йўллар фаолияти этногенез жараёнларида ҳам катта ўрин тутган бўлиб, мутахассислар, турли этник гуруҳлар ўртасидаги ўзаро мулоқот асосан куйидаги натижаларни келтириб чиқаришини қайд этиб ўтишган:

1) икки ёки ундан ортиқ этник гуруҳнинг бир ҳудудда ўз этник хусусиятларини сақлаб қолган ҳолда узоқ муддат биргаликда ҳаёт кечириши;

2) ассимиляция, яъни бир этник гуруҳнинг ўз миллий анъаналари ва ўзига хослигини йўқотган ҳолда бошқа этник гуруҳ таркибига қўшилиб кетиши;

3) метислашув, яъни келиб чиқиши ва миллий анъаналари ҳамда ирқига кўра бир-биридан анча узоқ этник гуруҳларнинг ўзаро бирикиши натижасида янги этник birlikларнинг ташкил топиши. Бу ҳолатда ҳар икки этник гуруҳга хос хусусиятлар ва аждодлар ҳақидаги хотира сақлаб қолинади. Бу этник birlikлар барқарор эмас ва кўпинча

янги метислашув жараёнлари ҳисобига сақланиб туради;

4) икки ёки ундан ортиқ этник гуруҳларнинг ўзаро қўшилиб кетиши натижасида янги этник гуруҳларнинг пайдо бўлиши (Гумилев Л., 2004, с. 84-86).

Марказий Осиёда қадимги давр ва ўрта асрларда қадимги йўллар орқали амалга оширилган этник таъсир ва миграция жараёнлари юқорида кўриб ўтилган натижаларга олиб келгани, янги-янги этник гуруҳлар даврий равишда пайдо бўлиб турганини кўрсатади. Лекин шунга қарамасдан, минтақанинг асосий туб халқлари, чунончи, Марказий Осиё тарихи ва маданиятида етакчи ўрин тутиб келган ўзбеклар (Джабборов И., 2007) ва бошқа туркий халқлар этногенез жараёнлари бошланган энг қадимги даврдан бошлаб бу ҳудудда асосий этнослар сифатида яшаб келганлигини кўпчилик тадқиқотчилар қайд этишади (Асқаров А., 2007; Содиқов Х., 2004., Яхшиев А., 2006, 23-26-бетлар; Эрматов М., 1968).

**Қадимги йўллар ва урбанизация жараёнлари.** Ўрта Осиёда қадимдан шаклланиб келган алоқа йўллари минтақадаги урбанизация ва шаҳарсозлик маданияти ривожига ҳам катта таъсир кўрсатганлигини кўрамиз. Мил. авв IV-III минг йилликларда Жанубий Туркманистонда (Анов, Намозгоҳ), Зарафшоннинг юқори оқимида (Саразм), II минг йилликда Сурхон воҳасида (Сополли) ва Шимолий Афғонистонда (Дашли), Фарғона водийсида (Чуст) суғорма деҳқончиликка асосланган ўтроқ деҳқончилик маданиятларининг пайдо бўлиши минтақада урбанизация жараёнининг бошланиш нуқтаси бўлди. Бу жараён дастлаб Ўрта Осиё жанубида бошланиб, иқтисодий-маданий алоқалар ва миграция жараёнлари орқали минтақанинг шимоли-шарқий ҳудудларига ёйилганлигини кўриш мумкин. Мил. авв. IV минг йиллик ўрталарида Зарафшон дарёсининг юқори оқимларида ҳам урбанизация ва ўтроқлашув жараёнлари бошланади. Кўпчилик тадқиқотчилар бу ҳудудга илк деҳқон қабилалар Ўрта Осиё жанубидан, Копетдоғ бўйлари-дан келганлигини таъкидлашади (Исаков А.И., 1991, с. 137).

Олдинги бобларда Мурғоб воҳаси куйи оқимларининг ўзлаштирилиши Копетдоғнинг шимолий ён бағирларидаги аҳолининг кўчиши билан боғлиқлигини, бу ердан эса қадимги аҳоли Куйи Зарафшон бўйларига кўчиб, энеолит даври маконларига асос солганлигини ушбу воҳалардаги ёдгорликлар моддий маданиятидаги ўхшашликлар мисолида кўриб ўтган эдик. Шунга асосланиб, бу миграция йўли икки йўналишда: а) Копетдоғ — Тажан — Мурғоб воҳаси — Куйи Зарафшон — Саразм ёки в) Копетдоғ — Мурғоб воҳаси — Шимолий Афғонистон — Сурхон воҳаси — Ҳисор тоғ доvonлари (Мура, Қштут ва бошқа доvonлар) — Саразм йўналишида бўлганлигини тахмин қилиш мумкин.

Сўнгги йилларда Саразм маданиятининг шаклланишида Фарғона водийси билан бўлган алоқаларнинг таъсири масаласи катта илмий баҳсларга сабаб бўлмоқда. Бу муаммони таҳлил қилган М.Х. Исомиддинов фикрича, Жанубий Туркманистондан келган қабилалар Саразм маданиятининг шаклланишига асос солган бўлсалар, кейинчалик бу ҳудудда ўтроқлашув жараёнининг ривожиди Ҳисор, Фарғона водийси ва Зарафшон водийси шимолидаги дашт қабилалари ҳам ўзига хос ўрин тутди (Исамиддинов М.Х., 2002, с. 179).

Халқаро савдо алоқалари туфайли Марказий Осиёда урбанизация жараёни ҳам кучайиб борди. Мутахассислар шаҳарларнинг пайдо бўлишида асосий омил бўлган жараёнлар ичида алоқа-савдо йўллари фаолиятини ҳам келтириб ўтгани эътиборга лойиқдир (Исамиддинов М.Х., 2002, с. 131-132).

Умуман олганда, минтақамизда урбанизация жараёни бир неча босқичда ривожланиб бorganини кузатиш мумкин. Бу босқичлар Ўрта Осиёнинг қадимги халқаро иқтисодий-маданий алоқалари ривожиди босқичларига мос тушиши эса алоқа йўллари ва савдо шаҳарлари ўз ривожларида бир-бирига маҳкам бирикиб кетганлигини кўрсатади. Агар мил. авв. III минг йилликда урбанизация жараёни, асосан, минтақа жанубида ривожланган бўлса, мил. авв. II минг йиллик охири — I минг йилликнинг биринчи

ярмида бу жараён Марказий Осиёнинг катта ҳудудларига (Марғиёна, Бақтрия, Суғд, Хоразм, Фарғона) ёйилади.

Мил. авв. I минг йилликнинг ўрталарига келиб минтақанинг алоқа-коммуникация тизимида Сирдарёнинг ўрта оқимидаги ҳудудларнинг ҳам аҳамияти оша бошлади. Бу, ўз навбатида, иқтисодий-маданий марказлар бўлган шаҳарлар пайдо бўлишига олиб келди. Бу жараёнлар дастлаб Шош (Тошкент) воҳасида кузатилади<sup>396</sup>. Урбанизация жараёнининг кейинги босқичи мил. I минг йиллик ўрталарида Буюк ипак йўлининг шимолий йўналиши ривожига боғлиқ ҳолда Етгисувда ва Жанубий Қозоғистон ҳудудида ҳам бошланди (Байпаков К.М., 1998).

Умуман олганда, Марказий Осиёда урбанизация ва шаҳарсозлик маданиятининг пайдо бўлиши ва ривожланиши қадимги алоқа йўлларининг бу ҳудудларга кириб келиши ва ривожига мос равишда борди. Бу шаҳарлар бронза давридан бошлаб минтақанинг қадимги йўллари, мил. авв. II асрдан бошлаб эса Буюк Ипак йўлининг асосий йўналишларида пайдо бўлди ёки бу йўллар билан ёрдамчи тармоқлар орқали боғланган эди. Бу қадимги алоқа ва савдо йўллари Марказий Осиё ҳудуди орқали ўтиб, бир неча тармоқларга бўлиниб кетган ва деярли барча қадимги шаҳарларни ўз ичига олган эди. Минтақамизда босқичма-босқич кенгайиб борган урбанизация жараёни ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалар ривожига мос келиши алоқа йўлларининг шаҳарсозлик маданиятига кўрсатган таъсиридан далолат беради.

Ривожланган бронза даврига мансуб протошаҳарлар ҳам, қадимги даврда ва ўрта асрларда асос солинган кўпгина шаҳарлар ҳам ижтимоий-сиёсий, иқтисодий ҳаётда рўй берган ўзгаришлар ҳамда табиий шароит таъсирида, кўп ҳолларда ташқи босқинлар пайтида вайрон этилиши сабабли бизгача улардан фақат археологик ёдгорликлар

<sup>396</sup> Оҳангарон дарёсининг ўрта оқимларида жойлашган Туябўғиз сув омбори ҳудудида ўрганилган маконларда ва Заркент маконида мудофаа-фортификация тизимининг илк белгилари кўзга ташланиши ва бошқа мисоллар воҳадаги урбанизация жараёнларидан далолат беради. (Қарант: Буяков Ю.Ф., 1982; 1990в; 2004, с. 23).

кўринишидаги харобалар етиб келди. Шаҳарларнинг ин-кирозига олиб келган сабаблар ичида ички ва ташқи иқти-содий рақобат, савдо йўллари йўналишларининг ўзгари-шини ҳам алоҳида таъкидлаб ўтиш керак. Қадимги давр ва ўрта асрлар шаҳарларининг турли функциялари ичи-да уларнинг савдо марказлари сифатидаги аҳамияти кат-та эди. Бу омилнинг шаҳарларнинг алоқа-коммуникация тизимида тутган ўрни билан боғлиқлиги боис унга қисқача тўхталиб ўтиш зарур. Шаҳарларнинг савдо марказлари сифатидаги аҳамияти айрим даврлар мисолида яхши кўриб чиқилган (Агзамова Г.А., 2000; 2004, с. 81-87; Бу-ряков Ю.Ф., 1982; 1990, с. 82-100; Исломов Ў., 2006, 6-10-бетлар; Лунина С.Б., 1984; Мавлонов У., 1995, с. 76-88; 2007а, 50-54-бетлар; Эшов Б., 2004; 2005; Faruk Sumer., 1994; Omer Soner Hunkan., 2007 ва бошқалар) бўлса-да, бу масала ўзининг тўлиқ ечимини топган деб бўлмайди.

Қадимги давр ва ўрта аср шаҳарларининг савдо мар-казлари сифатидаги функциялари савдо карвонларига хиз-мат кўрсатишга ихтисослашган қуйидаги инфратузилма-лар шаклланганлигида кўринади:

— шаҳарлар савдо карвонлари маълум муддат тўхтаб дам оладиган асосий марказ ҳисобланган. Бу муддатда ке-йинги сафар учун тайёргарлик кўрилган. Озиқ-овқат ва сув захиралари, улов воситалари учун емиш ҳозирлан-ган, зарурат бўлганда улов-транспорт воситалари алмаш-тирилган, ижарага олинган ёки харид қилинган;

— савдо карвонлари учун хизмат қиладиган тегишли инфратузилмалар мавжуд марказ сифатида шаҳарларда улгуржи савдо марказлари, ихтисослашган бозорлар, кар-вонсаройлар, савдогарларга тегишли юклар сақланадиган махсус иншоотлар, улов-транспорт воситалари бўлган аравалар ёки уларнинг тегишли қисмлари таъмирланади-ган устахоналар мавжуд бўлган;

— чегара шаҳарлар, шунингдек, минтақанинг ички ҳудудларидаги йириқ шаҳарлар турли мамлакатлар, ўлкалардан келган савдогарлар ўзаро мулоқотга кири-

шадиган, нафақат савдо-сотик ва маҳсулот алмашиладиган, шу билан бирга, иқтисодий-маданий ҳаётда, ишлаб чиқариш соҳасида янгиликлар алмашинадиган, маданий-маърифий, диний-фалсафий қарашлар мулоқотга киришадиган марказлар ҳисобланган;

— шаҳарлар савдо-сотик билан боғлиқ амалиётларни бошқариб турадиган тегишли мансабдор ва амалдорлар фаолияти марказлари ҳам эди. Савдодан олинадиган бож солиғи, одатда, чегара шаҳарларда ёки қарвонлар бораётган йирик шаҳарнинг ўзида олинган. Чегара шаҳарлар ва йирик шаҳарлар халқаро савдо алоқаларида катта ўрин тутган алоҳида тоифа — саррофлар фаолияти марказлари ҳам эди. Саррофлар турли мамлакатлар пулларини алмаштиришга, айрим савдо компаниялари билан тегишли шартнома асосида чек беришга, савдогарларга маълум шартлар асосида қарз беришга ихтисослашган эди;

— шаҳарлар савдо қарвонларига тиббий хизмат кўрсатиладиган асосий марказлар ҳам эди. Узоқ йўл, иқлимдаги тафовутлар сабабли савдо қарвонлари ичида тиббий хизматга муҳтожлар бўлиши йирик шаҳарларда тиббий марказлар ва табиблар фаолияти ривожига ҳам таъсир ўтказарди. Албатта, тиббий хизмат йирик савдо йўллари бўйидаги бекатларда ёки айрим қишлоқларда, овулларда яшовчи маҳаллий табиблар томонидан кўрсатилган бўлиши ҳам эҳтимолдан холи эмас. Бундан ташқари, йирик савдо қарвонлари таркибида ҳам табиблар бўлишгани маълум. Лекин беморларга сифатли тиббий хизмат кўрсатиш имконияти фақат йирик шаҳарларда mavjud бўлган. Тиббий соҳада тўпланган билимлар, дори-дармонлар, даволаш усуллари қарвон йўллари бўйлаб турли мамлакатларга тарқалган. Бу соҳадаги халқаро алоқаларнинг кенгайиши дори-дармонлар билан савдо қиладиган махсус савдогарлар тоифасининг ҳам шаклланишига олиб келган (Мавлонов Ў., 2007а, 50-54-бетлар).

**Иқтисодий муносабатлар.** Илк алоқа йўллари ибтидоий маҳсулот алмашуви ва илк савдо алоқалари ривожига

ҳам катта таъсир кўрсатди. Тегишли маълумотлар таҳлили сўнги палеолит даври турли жамоалари ўртасида ўзаро маҳсулот айирбошлаш, биринчи галда хом ашё алмашуш мавжуд бўлганлигидан далолат беради. Масалан, Сибирдаги маконлардан Кавказ тоғларида тарқалган обсидиан (тош тури), рус даштларидаги қўрғонлардан Болтиқ бўйидан келтирилган янтарь, Европа ва Осиёнинг денгиз ҳамда океанлардан узоқда жойлашган минтақаларидан денгиз чиганоқларининг топилиши (Алексеев А., Першиц Л., 1990, с. 186) ва бошқа мисоллар (Касымов М.Р., 1972, с. 123) бу даврдаги маҳсулот алмашув жараёнлари ва йўналишлари ҳақида фикр юритишга имкон беради.

Палеолит давридаёқ Марказий Осиё ва Қадимги Шарқ дунёсининг турли ҳудудларидаги маконлардан топилган тош қуроолларда ҳам маълум ўхшашликлар кўзга ташланади<sup>307</sup>. Бу маълумотлар минтақамиз ҳудуди билан юқоридаги жойлар ўртасида ўзаро маҳсулот алмашув мавжуд бўлганлиги масаласига аниқлик киритишни кун тартибига қўймоқда. Албатта, юқоридаги ҳудудлар ва маконлардан олинган тош қурооллардаги ўхшашликларга “ўша давр тош индустрияси ривожига хос умумий хусусиятлар натижаси сифатида” (Археология зарубежной Азии., 1986, с. 18) ҳам қараш мумкин. Шу билан бирга, палеолит даврида тошга ишлов бериш техникаси соҳасида қўлга киритилган янгиликларнинг нисбатан катта ҳудудларда тарқалишига асосланган мутахассислар ўзаро қўшни жамоалар ўртасида доимий хўжалик алоқалари ва ўзаро маданий таъсир мавжуд бўлганлигини таъкидлайди (Файнберг Л.А., 1975, с. 54).

Турли ҳудудлар ўртасидаги ўзаро маҳсулот айирбошлаш жараёнлари қадимги Марказий Осиё ҳудуди учун ҳам

<sup>307</sup> Масалан, Тешиктош горидан, Сирдарёнинг ўрта оқимидаги қирғоқ бўйида жойлашган қадимги манзилгоҳдан (бу манзилгоҳни Сирдарё суви юзиб кетган) топилган тош қурооллар Эрон, Фаластин ва Суриядан топилган тош қуроолларга, Самарқанд маконидан (сўнги палеолит даври) топилган тош қурооллар Сибирь ҳудудидаги бу даврларга оид қуроолларга, Ўрта Осиёдаги мезолит даврига мансуб маконлардан (масалан, Мачай гор маконидан) топилган чақмоқтош қурооллар Яқин Шарқ, Шимолий Африка, Кавказ ва Қрим ярим ороли ҳудудларидаги меҳнат қурооларига ўхшайди. (Бу ҳақда қarang. Массон В.М. 1964, с. 4).



хосдир. Сўнгги палеолит давридаёқ ибтидоий кончилик ривожини олинадиган хом ашёга ишлов бериш ва турли меҳнат қуроллари ясашга ихтисослашган кишилар гуруҳи пайдо бўлишига олиб келган. Бу меҳнат тақсимооти, ўз навбатида, ўзаро маҳсулот айирбошлашни келтириб чиқарган. Бу муаммога аниқлик киритувчи моддий топилмалар ҳозирча етарли таҳлил қилинмаган бўлса-да, мавжуд маълумотлар Марказий Осиёда илк алоқа йўллари-нинг шаклланиш жараёнида турли ҳудудлар, биринчи галда, ўзаро қўшни ҳудудлар ўртасидаги меҳнат айирбошлаш катта ўрин тутганлиги, бу жараён сўнгги палеолит давридан узлуксиз давом этиб, кенгайиб келганлигини кўрсатади.

Тарихнинг энг қадимги даврларида турли ҳудудлар ўртасидаги маҳсулотлар алмашинуви, нафақат тор доирада — бир қабиладан бевосита қўшни қабилага маҳсулот чиқариш тарзида борган, балки шу билан бирга, баъзи нодир маҳсулотлар ҳудуддан ҳудудга, қабиладан қабилага ўтиб узоқ ўлкаларга ҳам етказиб берилган. Қадимги тош давридаги бундай ибтидоий маҳсулот алмашинуви маҳаллий ва транзит аҳамиятга эга бўлган илк алоқа йўллари-нинг шаклланишини бошлаб берган муҳим сабаблардан бири эди.

Мутахассислар фикрича, сўнгги палеолит даврида алмашинаётган маҳсулотлар қийматини белгиловчи мезонлар мавжуд бўлмаган (Алексеев А., Першиц Л., 1990, с. 186). Лекин, фикримизча, турли қабилалар ва ҳудудлар ўртасида маҳсулот алмашинувининг кучайиши сўнгги палеолит даврининг охирлари ва мезолит даврига келиб тўлов воситаси сифатида алоҳида қийматга эга бўлган нодир маҳсулотлардан фойдаланишга ўтилишига олиб келган бўлиши эҳтимолдан холи эмас. Маҳсулот алмашинувининг илк босқичларида нодир маҳсулотлар қабила бошлиқлари, жамоада алоҳида ҳурмат ва нуфузга эга бўлган кишиларга бериладиган совға тарзида, яъни ўзаро совғалар алмашинуви шаклида ҳам амалга оширилганлиги тараққиётдан орқада қолган қабилалар турмуш тарзи ва

хўжалигини ўрганиш бўйича олиб борилган кўплаб этнографик тадқиқотлар давомида аниқланди.

Бронза давридаёқ Қадимги Шарқ дунёсининг цивилизация марказларида бир хил шакл ва оғирликдаги ўлчов тошлари пайдо бўла бошлади. Бу умум қабул қилинган оғирлик ўлчови стандартлари пайдо бўлган даврни аниқлаштирувчи муҳим далилдир. Бундай ўлчов тошлари Марказий Осиёдаги маконлардан, хусусан, Саразмдан ҳам топилганлиги минтақамизда маҳсулот алмашув ва савдо алоқалари бронза давридан бошлаб изчил ривожланиб келганини тасдиқлайди (Исамиддинов М.Х., 2002, с. 181). Бу даврда Марказий Осиёда, нафақат ички, шу билан бирга, қўшни ҳудудлар билан ҳам иқтисодий алоқалар, ўзаро маҳсулот айирбошлаш мавжуд бўлиб, маҳсулотлар бир неча босқичда, қўшни ҳудудлар орқали узоқ ўлкаларга ҳам етказиб берилган. Бутун Шарқ дунёсида бўлганидек, минтақамизда ҳам бронза даврида товар-пул муносабатлари мавжуд эмас эди. Марказий Осиёда бронза давридан бошлаб ички ва ташқи савдо алоқалари ривожланиб бошлаган бўлса-да, тўлов воситаларига оид маълумотлар етарлича ўрганиб чиқилмаган. Бу ерда Ўрта Осиёнинг бир қанча қадимги маконларидан Ҳинд океанидан келтирилган каури-чиғаноқлар топилгани эътиборлидир. Чиғаноқлардан узоқ даврлар мобайнида турли географик минтақаларда, айниқса, ривожланган жамиятларнинг периферия (чекка ҳудуд)ларида нарх ўлчови сифатида фойдаланилганидан келиб чиқсак<sup>318</sup>, улар минтақамизда ҳам нарх ўлчови ва алмашув воситаси ёки ибтидоий «пул» ҳисобланган бўлиши мумкин. Жанубий денгизлар ва океанлардан анча узоқ масофада жойлашган Ўрта Осиёда каури-чиғаноқлар кам-ёб бўлиб, уларнинг аҳамияти ва баҳоси шунга қараб белгиланар эди. Минтақамизнинг ички воҳаларидаги қадимги

<sup>318</sup> Масалан, баъзи мутахассислар фикрича Хитойда ҳам бошқа ҳудудлардаги каби энг универсал пул вазифасини жанубий денгизлардан олиб келинган каури — чиғаноқлар ўйнаган. Янги Гвинеяда тўлов воситаси бўлиб хизмат қилган каури-чиғаноқлар қирғоқдан узоқ бўлган ички районларда катта қийматга эга бўлиб, хусусан, битта чўчқанинг баҳоси бу ҳайвоннинг бўйинини бир марта ўрашга етадиган чиғаноқ ипига тенг бўлган. (Бу ҳақда қarang: Быков А.А., 1969, с. 4-6).

деҳқончилик манзилгоҳларидан топилган каури-чиганоқлар узоқ мамлакатлар, хусусан, Ҳинд уммони ва Қизил денгиз кўрфази ҳудудлари билан ўзаро маҳсулот алмашув мавжуд бўлганлигининг яна бир исботидир (Жўракулов М., Жўракулова Д.М., 2007, 8-бет).

Тадқиқотларнинг далолат беришича, бронза ва илк темир даврида Ўрта Осиёда тўлов воситаси сифатида металл бўлаклари ва қуймалари, деҳқончилик ҳамда чорвачилик маҳсулотлари ва бошқалардан кенг фойдаланилган (Массон В.М., 1973; Ширинов Т.Ш., 1990, с. 44; Сағдуллаев А.С., 1987а, с. 66-68).

Минтақадаги иқтисодий-савдо алоқалари ривожининг янги босқичи илк металл танга пуллар пайдо бўлиши билан бошланди. Шу ўринда илк металл тангалар мил. авв. I минг йиллик бошларида Лидияда пайдо бўлганлигини айтиб ўтиш керак<sup>309</sup>. Ўрта Осиёда эса дастлабки металл тангалар минтақанинг катта ҳудуди Аҳамонийлар салтанати таркибига киргандан кейин пайдо бўлади. Бу ҳақда Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудларидан топилган нумизматик маълумотлар далолат беради (Пидаев Ш., Ртвеладзе Э.В., 1978, с. 533). Нумизматик ёдгорликлар Ўрта Осиё минтақасининг маданий алоқалари ва йўналишлари хусусиятларини ўрганишда муҳим манбадир. Қадимги тангалар тегишли даврнинг ижтимоий-сиёсий, иқтисодий ва товарпул муносабатлари ҳақида маълумот берибгина қолмасдан (Ртвеладзе Э.В., 1987; 1990, с. 176-187; 2006), тасвирий санъат (портрет ва иконография санъати) обидаси сифатида ҳам катта бадиий қимматга эгадир (Аюпова Ф.Р., 2003, с. 64-68).

Марказий Осиёда бронза давридаёқ йўлга қўйилган савдо-сотик ва товар-маҳсулот айирбошлаш мил. авв. V-IV асрлардан бошлаб, янги поғонага кўтарилади. Бу минтақамизнинг катта қисми Аҳамонийлар империяси тарки-

<sup>309</sup> Айрим тадқиқотчилар металл тангалар бу даврда Юонистонда ҳам бўлганини қайд этишади.

бига киритилиши ва минтақада илк металл тангаларнинг пайдо бўлиши билан боғлиқ ҳолда бошланди (Ртвеладзе Э.В., Саидов А.Х., Абдулаев Е.В., 2000, с. 61). Маълумки, мил. авв. 522 йилда аҳамонийлар тахтига ўтирган ҳукмдор Доро мамлакатнинг иқтисодий молиявий аҳволини мустаҳкамлаш мақсадида пул ислоҳоти ўтказган эди. Унга кўра, бутун мамлакат миқёсида икки хил тангалар: фақат шоҳ томонидан зарб қилинадиган олтин танга — Дарий (8,4 г) ва маҳаллий сатрапларга зарб қилиш ҳуқуқи берилган кумуш танга — Сикл (5,4 г) муомалага киритилди<sup>310</sup>. Аҳамонийларнинг кумуш тангалари Ўрта Осиё жанубидаги ва Хоразм воҳасидаги ёдгорликлардан топилиши (Аюпова Ф.Р., 2003, с. 64) бу даврда минтақанинг аҳамонийлар давлати таркибига кирган ҳудудларида асосий тўлов воситаси сифатида кумуш танга — сикллар етакчи ўрин тутганлиги ҳамда Ўрта Осиёнинг жанубидаги вилоятларнинг аҳамонийлар империясининг марказий ҳудудлари ва бошқа ўлкалар билан иқтисодий-савдо ва маданий алоқалари янада фаоллашганидан далолат беради. Бу даврда Ўрта Осиёнинг бошқа ҳудудларида ҳам товар-пул муносабатлари шаклланади, аҳамонийлар танга пуллари муомалага кириб келди. Лекин металл тангаларнинг тўлов воситаси сифатида муомалага кириб келиши қадимдан амалда бўлиб келган анъанавий тўлов воситаларини бирданига сиқиб чиқара олмаган.

Александр Македонский истилосидан кейин Ўрта Осиёда антик юнон анъаналарига мос тангалар зарб қилина бошлади. Жанубий Тожикистон, Ўзбекистоннинг Жануби-ғарбий вилоятларидан (Сурхон воҳаси, Қашқадарё, Зарафшон воҳаси, Хоразм воҳаси ва бошқа ҳудудлари) Александр Македонский ва унинг ворислари даврида зарб этил-

<sup>310</sup> Доро I томонидан зарб қилиниб, муомалага киритилган олтин танга — дарийнинг юнон тангаларига нисбатан қийматини Рим тарихчиси Аммиан Марцеллин қуйидагича қайд этади. 3000 дарий 1 талантга (юнон пул бирлиги) тенг бўлган. 1 талант эса 26 кг. оғирликни ташкил этган. (Бу ҳақда қarang: Аммиан Марцеллин., 2003. с. 96).

ган тангалар топилгани Амударёнинг шимолидаги ҳудудлар, хусусан Суғд ҳудуди ҳам савалқийларнинг товар-пул муомаласи таъсирида бўлганлигидан далолат беради (Древность Южного Узбекистана., 1991, с. 309; Ртвеладзе Э.В., 1987; 1990, с. 176-187; 1999; 2001, с. 118; Яхшиев А.Ж., 2002, 127-135-бетлар).

Шу тариқа, мил. авв. IV аср охирларидан бошлаб Ўрта Осиёда юнон-грек тангалари пайдо бўлди ва эллин танга зарб этиш анъаналарига монанд металл тангалар кенг тарқала бошлади. Нумизматик ёдгорликларида эллинизм маданиятига хос баъзи хусусиятлар илк ўрта асрларгача, баъзи элементлари эса то ислом дини минтақага кириб келгунича, яъни янги турдаги мусулмон тангалари муомалага киритилгунигача сақланиб келди.

Илк ўрта асрларда Ўрта Осиё ҳудудида Эрон ва Византия тангалари ҳам кенг тарқалади. Тадқиқотчилар Византиядаги тангалар зарб қилиш усулининг Ўрта Осиёга таъсирини, хусусан, Суғд, Чоч ва Чағониённинг баъзи тангаларида иконография шаклланишига таъсирини қайд этадилар (Аюпова Ф.Р., 2003, с. 64-68).

Буюк ипак йўли шакллангандан кейин Ўрта Осиёда Хитой тангалари — у-шу ҳам пайдо бўла бошлайди. Хитой ва минтақамиз ўртасидаги сиёсий, иқтисодий ва маданий алоқалар ривожидан далолат берувчи бундай топилмалар Фарғона водийсидаги, Тошкент воҳасидаги бир қанча ёдгорликлардан топилган (Буряков Э.Ф., 2004, с. 25). Баъзи мутахассислар Фарғонадаги ички савдода Хитой у-шу тангалари ва уларга тақлидан ясалган тангалар амалда бўлганлиги эҳтимолини қайд этиш билан бирга, у-шу ва тань сулоласи тангаларининг Византия ва сосонийлар тангалари каби халқаро валюта сифатидаги аҳамиятига ҳамда Ўрта Осиёнинг шарқий ҳудудлари Хитойнинг сиёсий ва иқтисодий манфаатлари зонасига кирганлигига урғу бериб ўтади (Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 134).

Ислом даврида Ўрта Осиёда тангалар зарб қилишнинг янги тамойили қарор топди. Бу ҳукмдор тасвирининг тангаларда аке эттирилмаслигида ва бошқа жиҳатларда кўзга ташланади. Ўрта асрларда деярли ҳар бир сулола даврида олтин, кумуш ва мисдан тангалар зарб қилинган. Олтин тангалар йирик савдо операцияларида нарх белгиловчи восита сифатида кўрсатилса-да, тўлов, асосан, кумуш тангаларда амалга оширилган. Бу даврда минтақанинг асосий пойтахт шаҳарлари Самарқанд, Бухоро, Марв, Урганч, Хива ва бошқа шаҳарларда соф кумушдан, айрим сулолалар даврида олтиндан тангалар зарб қилинган. Хусусан, Наршахий VII аср ўрталаридан бошлаб Бухорода соф кумуш тангалар зарб қилингани ҳақида маълумот беради (Наршахий., 1993, 17-бет). Мис тангалар эса кўпгина йирик шаҳарларда ҳам зарб этилган. Шу ўринда ривожланган ўрта асрларда Ўрта Осиё шаҳарларида зарб этилган кумуш тангалар ўз сифати билан қўшни ва узоқ ўлкаларда юксак қадрланганини ҳам айтиб ўтиш керак. Болтиқбўйи ва Шарқий Европа ҳудудларидан сомонийлар даврида зарб этилган юқори сифатли кумуш тангалар топилиши ҳам бундан далолат беради (Мец А., 1966, с. 366).

Қадимги алоқа-савдо йўллари фаолиятига мос равишда Ўрта Осиёда ички ва ташқи бозор учун маҳсулот ишлаб чиқариш ҳам босқичма-босқич ривожланиб борди. Уларни батафсил кўриб чиқиш мавзуимиз доирасига кирмагани боис, бу масаланинг умумий хусусиятига қисқача тўхталиб ўтамиз. Мавжуд маълумотлар таҳлили шуни кўрсатадики, минтақамизда ички ва ташқи эҳтиёжлар учун маҳсулот тайёрлаш даврий жиҳатдан бир неча босқичга бўлинади. Унинг илк босқичи, асосан, хом ашё ва нодир тошлар (чақмоқтош, ложувард, сердолик, фируза ва бошқалар), қимматбаҳо металллар (олтин, кумуш, мис ва бошқалар) ва минералларни қазиб олиш, дастлабки ишлов бериш билан боғлиқ ҳолда ривожланган. Бу босқичнинг бошланиши, асосан, полиметалл даврига тўғри келиб, кейинги тарихий даврларда янада кучайиб борганлигини кўриш мумкин.

Ўрта Осиёнинг турли тарихий-маданий вилоятларининг ички ва ташқи савдо алоқаларидаги иштирокининг кейинги муҳим босқичи минтақада металл тангалар пайдо бўлган даврдан бошлаб жадал ривожлана бошлади. Ижтимоий табақалашув, қадимги давлатларнинг шаклланиши, иқтисодий-савдо марказлари сифатидаги катта аҳамиятга эга бўлган қадимги шаҳарларнинг пайдо бўлиши ва миқдори ошиб бориши, ички ва ташқи алоқаларнинг ривожланиши бозор учун сифатли ва кўп миқдорда маҳсулот ишлаб чиқаришга туртки берарди. Бу даврда кейинги тарихий даврларда ҳам деярли ўзгаришларсиз келган иқтисодий ихтисослашув узил-кесил шаклланди. Бу минтақанинг йирик дарёлари ва уларнинг irmoқлари водийсида жойлашган деҳқончилик воҳаларида ишлаб чиқарилган маҳсулотлар турида, кўчманчи чорвадорлар маҳсулотларида (от, туя, қорамоллар, қўйлар, тери, жун ва бошқалар), кончилик маҳсулотларида ва турли-туман ҳунармандчилик буюмларида кўзга ташланади. Бу босқичда минтақамиз деҳқончилик воҳаларида қўлга киритилган ютуқлар савдо йўллари йўналишлари билан бирга кўшни халқларга ҳам тарқалгани, чорвадор хўжаликларда боқиладиган отлар ва туяларга талаб, нафақат ички, балки ташқи бозорда ҳам катта бўлгани, шунингдек, хом ашё билан бирга, ташқи бозорда юксак қадрланган кўплаб ҳунармандчилик маҳсулотлари ишлаб чиқариш йўлга қўйилгани эътиборлидир. Бу жиҳатдан илк ўрта асрларда Тоҳаристонда ишлаб чиқарилган ва ҳунармандчиликда катта ютуқларни қўлга киритган қадимги хитойликларни ҳам ҳайратда қолдирган рангли шишаларни тилга олиш ўринли бўлади (Шефер Э., 1981, с. 311).

Ривожланган ўрта асрларда ички ва ташқи бозор учун маҳсулот ишлаб чиқариш ўзининг ривожланган босқичига кирди. Бу даврда ҳам минтақанинг кўпгина шаҳар ва қишлоқларида, нафақат ички, шу билан бирга, ташқи савдода ҳам қадрланган маҳсулотлар ишлаб чиқарилган. Хусусан, Бухоро яқинидаги Зандана қишлоғида тайёрланган ва ўз сифати билан Ироқ, Форс, Кирмон, Ҳиндистон ва

бошқа жойларга “Занданийчи” номи билан шухрат қозонган матони<sup>311</sup>, бутун ўрта асрлар даврида Шарқ ва Ғарбда машҳур бўлган Самарқанд қоғозини (Заҳириддин Муҳаммад Бобур. 1989, 46-бет; Хабибуллаев Н.Н., 1990, с. 61-81; 2007, с. 160-162), шойи матолар, ипак ва жундан тўқилган гиламлар ва бошқа ҳунармандчилик маҳсулотларини айтиб ўтиш мумкин.

Бу даврда деҳқончилик маҳсулотлари (пахта, ҳўл ва қуруқ мевалар), асосий улов воситалари бўлган туя ва отлар ҳамда чорва моллари, айниқса, чорвадор қабила-лар етказиб берадиган қорақўл терилар<sup>312</sup>, минтақанинг ташқи экспорт маҳсулотларида асосий ўрин тутиб келган.

Ривожланган ўрта асрларда минтақамиз шаҳарларида савдо-сотик ривожланиши, бозор учун ишлаб чиқарилаётган сифатли маҳсулотлар турларининг кўпайиши кузатилади. Буни йирик шаҳарларда ихтисослашган савдо ярмаркалари, улгуржи савдо марказлари ва нақд пулсиз савдо тизимининг — чек билан халқаро ва ички савдонинг ривож мисолида ҳам кўрамиз (Инновацион менежмент., 2005, 26-27-бетлар). Масалан, араб муаллифи Абу Шулжанинг гувоҳлик беришича, Салжукийлар даврида мамлакатнинг ғарбий чеккасидаги шаҳардан берилган чек унинг шарқий чеккасида халифа хазинасига тушадиган солиқдан ҳам тезроқ ҳисобга олинган (Якубовский А., 1932, с. 10). Чингизхон асос солган улкан салтанатга ташриф буюрган европаликларни ҳам қоғоз пуллар ва чек билан савдо қилиш кўлами ҳайратга солгани маълум (Марко Поло, 2005, с. 165-168).

Минтақанинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги ташқи иқтисодий-савдо алоқаларини таҳлил қилиш айрим ўзига хос хусусиятларга эътибор қаратишни талаб этади. Буни айрим вилоятларнинг ташқи алоқаларда тутган ўрни ми-

<sup>311</sup> Бу мато Бухородаги кўпгина шаҳар ва қишлоқларда ҳам тўқилган. Лекин дастлаб катта қальбага, жума масжидига ва катта бозорга эга бўлган Зандана қишлоғида тайёрланганлиги боис “Занданачи” деб атаган. Бўдан тўқилган бу мато сифати юксаклиги боис ипак матолар нархида сотилган. (Бу ҳақда қаранг: Наршахий., 1993, 22-бет).

<sup>312</sup> Қорақўл териларнинг халқаро аҳамияти, айниқса, сўнгги ўрта асрларда ниҳоятда кучаяди. (Бу ҳақда қаранг: Махмуд ибн Вали., 1977, с. 80; Мейендорф Е.К., 1975, с. 79, 104; Зияев Х., 1962. 83-бет; 1965, 99-бет).



солида қараб чиқиш мумкин. Масалан, Хоразм воҳаси қадимдан Волгабуйи ва Шарқий Европа билан, Бақтрия-Тоҳаристон Афғонистон ва Ҳиндистоннинг савдо шаҳарлари билан, Фарғона Хитой ва Қашқар билан, Чоч воҳаси шимолдаги дашт қабилалари билан алоқаларда асосий ўрин тутган. Ўрта Осиёнинг марказий ҳудудларини эгаллаган суғдлар эса савдо алоқаларида барча йўналишлар бўйича фаолият юритганлиги (Ртвеладзе Э.В., 2005), сўнгги ўрта асрларда бу анъанани “бухоролик” савдогарлар<sup>313</sup> изчил давом эттирганлигини кўриш мумкин.

Марказий Осиёнинг кўчманчи чорвадор халқлари ҳам савдо алоқаларида фаол иштирок этган. Тадқиқотчилар кўчманчи қабилалар савдо алоқаларида, асосан икки хил кўринишда, яъни бевосита ва воситачилик қилиш орқали иштирок этганлигини қайд этишади. Чорвадор қабилаларнинг деҳқончилик воҳалари, савдо ва ҳунармандчилик марказлари бўлган шаҳарлар билан бевосита савдо-сотик олиб бориши кўчманчи чорвачилик шаклланган қадимги даврдан бошлаб изчил давом этган ва минтақамиз иқтисодий алоқаларида сезиларли ўрин тутган анъана ҳисобланади. Кўчманчи чорвадорларнинг минтақанинг ички ва ташқи савдо алоқаларидаги иштироки савдо карвонларига хизмат кўрсатиш тизимидаги фаолияти анча юқорилиги билан ҳам ажралиб туради. Буни уларнинг савдо карвонларига йўлбошловчилик қилиш, улов воситаларини ижарага бериш, сотиш ёки улар билан карвонларга хизмат қилиш, карвонларни кўриқлаш ва хавфсизликни таъминлашда иштирок этиш, тилмочлик қилиш ва бошқа фаолияти мисолида яққол кўриш мумкин (Хазанов А.М., 2000, с. 337-338).

Марказий Осиёдаги иқтисодий-савдо алоқаларига гео-сиёсий вазият катта таъсир ўтказиб турганлиги ҳам маълум. Бунга антик даврда Парфия ҳукмдорларининг Рим

<sup>313</sup> Хусусан, Россияда Ўрта Осиё савдогарлари, асосан, “бухороликлар” деб аталган. Бу минтақамизнинг катта ҳудуди Бухоро хоналиги таркибида бўлиб келган ва хоналикнинг ташқи алоқалари ривожлана бошлаган даврдан (XVI асрдан) қолган анъана таъсирида бўлса керак. (Бу ҳақда қаранг: Зиёев Ҳ.З., 2003. 10-бет).

маҳсулотларини минтақамизга кириб келишига, Хитой маҳсулотларининг ўрта осиелик савдогарлар томонидан фарб мамлакатларига ўтказилишига тўсқинлик қилишга йўналтирилган сиёсатини мисол сифатида айтиб ўтиш мумкин<sup>314</sup>. Бундай сиёсат илк ўрта асрларда Турк ҳоқонлари ҳомийлигида фаолият юритаётган суғд савдо қарвонларини ўз ҳудудидан ўтказмасликка интилган сосоний ҳукмдорлар фаолияти орқали давом эттирилгани ҳам эътиборни тортади (Гумилев Л., 2003, с. 48-50). Савдо алоқаларига тўсқинлик қилишга қаратилган сиёсатни минтақамиздаги айрим ҳукмдорлар фаолиятида ҳам кўрамыз. Хусусан, кўчманчи қозоқ қабилаларининг Зарафшон воҳасига уюштирган талончилик юришларига жавоб тарзида, Муҳаммад Шайбонийхон Самарқанд ва Бухоро савдогарларига қозокларга ипак ва бошқа маҳсулотлар сотмаслик ва умуман, савдо алоқаларини узиш ҳақида фармон чиқаргани маълум<sup>315</sup>.

Ички ва ташқи иқтисодий-савдо алоқалари ривожига бевосита савдо-сотик билан шуғулланувчи кишилар — савдогарлар қатлами пайдо бўлишига олиб келди. Қадимги Шарқ манбаларида “Тамкорлар” деб аталувчи савдогарлар ҳақидаги маълумотлар бевосита савдо-сотикнинг алоҳида касб тури сифатида ажралиб чиқиши бронза даврида, қадимги шаҳарлар ва давлатларнинг пайдо бўлиши ва ривожига боғлиқ равишда пайдо бўлганлигини кўрсатади. Парфия ҳудудидан топилган ҳайкалларда савдогарлар семиз ва ҳашаматли кишилар сифатида тасвирланганидан келиб чиқиб, улар жамиятнинг бой-бадавлат тоифаларидан бўлганини қайд қилиш мумкин (Малькольм Колледж. 2004, с. 75).

Бу жараён минтақамизда мил. авв. 1 минг йиллик ўрталарида бошланиб, кейинги тарихий даврларда ривожланиб борди. Ўрта асрларга келиб савдо-сотик билан шуғул-

<sup>314</sup> Айрим тадқиқотчилар бу сиёсат кўпроқ иқтисодий манфаатларни, яъни Парфия учун фойдали бўлган нархларни белгилаш имкониятини сақлаш мақсадида олиб борилган деб ҳисоблайдилар. (Бу ҳақда батафсил қаранг: Малькольм Колледж., 2004. С. 74-75).

<sup>315</sup> Расмий сарой тарихчилари бу фармонни мусулмонлар манфаати учун керакли, уларнинг ғанимлари учун аса жаза чораси сифатида таъқин қилади. (Бу ҳақда қаранг: Фааллах ибн Рузбехан., 1979. с. 101).

ланувчилар фаолиятида ихтисослашув узил-кесил шаклланиб, халқаро савдо алоқаларида иштирок этувчи, вилоятлар ва шаҳарлараро савдо билан шуғулланувчи савдогарлар ҳамда ички, маҳаллий доирада савдо қилувчи дўкондорларга бўлинганлигини кўрамиз. Манбаларда улар ҳақида айрим эътиборли маълумотлар келтириб ўтилади. Хусусан, “Қутадғу билиг”да “сотигчи”ларнинг (савдогарлар) жамият учун фойдали фаолияти қайд этилади (Юсуф Хос Ҳожиб. 1971, 660-661-бетлар). Умуман олганда, минтақадаги савдогарлар икки гуруҳга: йирик савдогарлар ва дўкондорларга бўлинган бўлиб, бу сўнгги давр тадқиқотчилари томонидан ҳам қайд қилинади (Сухарева О.А., 1962, с. 17). Алишер Навоий ташқи савдо билан шуғулланувчи савдогарларни аҳолини керакли маҳсулотлар билан таъминловчи, чет мамлакатлар ҳақида маълумотлар келтирувчи ва жамиятга фойдали тоифа сифатида улуғлаб, бозорлардаги олибсотарлар ва майда дўкондорларни айёр ва қаллоб, фойда учун халқни алдайдиган зарарли қатлам сифатида танқид қилади (Алишер Навоий, 1998, 34-35-бетлар). Бундай руҳдаги қарашларни хориж манбаларида ҳам учратамиз. Хусусан, XVIII аср охирида Бухоро амирлигида бўлган рус саёҳатчиси, зобит Т.С.Бурнашев Бухоронинг минтақа микёсидаги йирик савдо маркази сифатидаги аҳамиятини таъкидлаш билан бирга, маҳаллий савдогарларнинг товламачилиги ва харидорларни алдашга усталигини қайд қилади (Путешествие Т.С.Бурнашева, 1818, с. 80-81). Албатта, бу фикрларни барча савдогарлар фаолиятига эмас, балки айрим даврларга хос хусусият сифатида қабул қилиш мумкин.

Савдогарлардан ташқари савдо муносабатларида даллоллар ҳам ўз ўринларига эга бўлгани, сотувчи ва харидор ўртасида воситачилик қилган даллоллар савдонинг турли жабҳаларида катта аҳамиятга эга бўлгани маълум. Масалан, мол савдосида уларнинг ўрни катта бўлган, чунки ҳар қандай харидор ҳам чорва моллари сотиб олаётганда унинг нуқсон-камчиликларини баҳолай олмаган. Бош даллол деярли бутун мол бозорини ўз қўлида ушлаб, ўзи

ҳам йирик мол жаллоби бўлган. Даллоллардан ташқари савдода судхўрлар ва саррофлар ҳам фаол иштирок этиб, уларнинг сармойеси савдо алоқалари ривожда асосий манбалардан эди (Сухарёва О.А., 1962, с. 17; Ўз Р МДА. 1-жамғарма, 11-рўйхат, 504-иш, 6-варақ).

Минтақанинг иқтисодий-савдо алоқалари ривожда, бозор учун маҳсулотлар ишлаб чиқаришда марказлашган давлатларнинг савдо-сотикни ривожлантиришга бўлган эътибори ҳам катта ўрин тутган. Ўрта асрларда ташқи савдо асосан қуйидаги уч хил кўринишда олиб борилганлигини тегишли маълумотлар таҳлили ҳам кўрсатади:

- 1) хусусий савдогарлар олиб борадиган савдо-сотик;
- 2) ҳукмдорларнинг махсус вакиллари олиб борадиган савдо алоқалари;

3) подшоҳлар ўртасида бир-бирларига совға ва ҳадялар юбориш йўли билан амалга ошириладиган савдо (Юлдошев М.Ю., 1964, с. 76-77; Низомиддинов И.Ф., 1966, 16-бет).

Хусусий савдогарлар, одатда, мамлакатнинг асосий кўпчилигини ташкил этган кенг омма эҳтиёжлари учун керакли маҳсулотлар билан савдо қилган бўлса, асосан, элчилик миссиялари таркибида бўлган махсус савдогарлар томонидан олиб бориладиган савдо ҳукмдор ва унинг яқинлари, сарой амалдорлари ва мамлакатда катта таъсирга эга бўлган шахслар эҳтиёжини ҳисобга олиб юритилган. Махсус савдогарлар бож солиғисиз савдо қилгани боис бу савдо ҳукмдор ва амалдорларга ҳар томонлама фойдали бўлган.

Савдо-сотикнинг учинчи тури ҳукмдорларнинг бир-бирларига совғалар юбориб туриши шаклида амалга оширилган. Элчилар сиёсий вазифаларни бажаришдан ташқари, совғалар юбориш йўли билан олиб бориладиган савдода ҳам асосий шахс бўлиб, бу маҳсулотлардан ҳам бож тўловлари олинмаган ва одатда, юбориладиган тухфалар миқдори тенг бўлишига катта эътибор қаратилган<sup>316</sup>. Ўрта

<sup>316</sup> Масалан, Бухоро хони Имомқуляков (1602-1642 й.й.) элчиси Хўжа Абдураҳим орқали динд подшоҳи шоҳ Жаҳонгирга қимматбаҳо лаъл юборганда, унга жавобан Бухоро хонига элчи билан 40 минг рупия кумуш танга, ҳар бири 500, 1000 ва 1500 миқдол офирликдаги олтин буюмлар

асрларда ҳукмронлик қилган сулолалар вакиллари, айниқса, маҳаллий ҳоқимларнинг, шунингдек, йирик диний уламоларнинг ташқи савдо алоқаларида бевосита иштирок этиши кўплаб манбаларда акс этган. Эътиборли мисол тариқасида Ҳанафия мазҳаби асосчиси, ислом оламининг нуфузли уламоларидан бири Абу Ҳанифа ҳазратларининг (699-767 йй.) йирик савдогар бўлганлигини (Рустам Ботыр. 2007, с. 83-84), Жўйбор хожаларининг бу соҳадаги фаолиятларини айтиб ўтиш мумкин. Бошқа маълумотлар ҳам катта даромад манбаи бўлган ташқи савдо, асосан, жамиятнинг нуфузли ва эътиборли намоёндалари назорати остида олиб борилганлигини тасдиқлайди (Сухарева О.А., 1958, с. 136; Ўз. Р. МДА. 1-жамғарма, 34-рўйхат, 172-иш, 31-варақ орқаси).

Иқтисодий-савдо алоқалари ривожини адолатли солиқлар ва божлар йигими билан ҳам боғлиқ эди. Савдо-сотикдан олинган солиқлар турли тарихий даврларда, ижтимоий-иқтисодий вазиятга боғлиқ ҳолда турлича бўлган. Қадимги даврда минтақада савдодан олинган солиқ миқдори ҳақида маълумотлар кам учрайди. Парфия ҳужжатларида бож солиғи олиш билан подшо томонидан тайинланган махсус амалдор шуғуллангани, дарёларда юк ташилгани учун махсус солиқ олингани қайд этилади (Малькольм Колледж., 2004, с. 66). Ўрта асрларга келиб савдодан олинган закот солиғи<sup>317</sup> шариятга биноан, маҳсулотнинг 1/40 фоизи миқдорида олингани маълум. Мусулмон бўлмаган савдогарлардан олинган солиқ миқдори эса бир оз кўп бўлган. Масалан, Бухоро хонлигида мамлакатнинг му-

---

қайтарилгани, ундан ташқари ўз элчиси орқали Имомқулихонга олтин суви югуртирилган, қимматбаҳо тошлар билан безатилган идишлар, жундан тўқилган, олмос ва ёқут тошлар билан безатилган шюна чодир, олтин ва нуқралар қадалган кўйлақлар ва бошқа қимматбаҳо буюмлар юборад. Умуман олганда, бундай мисоллар манбаларда кўплаб келтирилади. (Улар ҳақида қаранг: Муҳаммад Юсуф Мувиш., 1957, с. 89; Низомиддинов И.Ф., 1966, 18-20-бетлар).

<sup>317</sup> Закот тўланадиган маҳсулотлар тури мусулмон қонуншунослигида қатъий белгиланган бўлса-да, айрим масалаларда тортишувга олиб келадиган фикрлар ҳам учрайди. Масалан, миқлидиган от учун ёки юк ташийдиган дайвои учун закот тўланмаслиги, закотдан фойдаланиш шартлари ва бошқа масалаларда турли талқинларни учратиш мумкин. Айрим фикршунослар бир шаҳардан иккинчи шаҳарга савдо қарвони билан юк олиб келган юзта ёки икки юзта туядан қарвонбоши закот тўлаши шарт эмас деб ҳисобласалар, баъзилари шарт деб айтганлар. (Закот масалалари бўйича батафсил қаранг: Ибн Хаджар Аль-Асқалани., 2002, с. 9-63).

сулмон бўлмаган фуқароларидан маҳсулотнинг 5 фоизи, мусулмон бўлмаган хориж савдогарларидан 10 фоизи солиқ сифатида олинган (Мирза Бади-диван, 1981, с. 97-98). А.Борнс асарида бу маълумотлар бир оз бошқача берилди. Унга кўра, ҳинд савдогарларидан маҳсулотнинг 10 фоизи, христианлардан 20 фоизи солиқ сифатида олинган (Борнс А., 1849, с. 574). Бу маълумотлар хорижлик савдогорлардан олинадиган бож солиғи миқдори турли даврларда ўзгариб турганидан далолатдир.

Савдодан олинадиган закот солиғи билан «Закотчи» деб аталувчи махсус амалдор шуғулланарди. Амир Темур давридаги вазирликлардан бири мулкчилик ва солиқ ишларини бошқаргани маълум (Азамат Зиё., 2000, 117-бет). Бухоро хонлигида аштархонийлар даврида, манбаларга кўра, закот солиғи устидан умумий назоратни Улуғ Мехтар номи билан аталувчи амалдор бажариб, сўнгги манғит ҳукмдорлари пайтида бу вазифани Қушбегийи поён (Қуйи Қушбеги) бажарган (Семенов А.А., 1954, с. 57). Закотчи ўз ёрдамчиларига, биринчи галда, бож олинадиган маҳсулот миқдорини ва турини аниқлаб махсус дафтарга қайд этиб борадиган котибга, тарозибонга, зарурат бўлганда миршабларга ҳамда тегишли улов воситаларига эга бўлган. Манбаларга кўра, закотчилар ҳар бир савдо марказида бўлиб (Ўз Р МДА, 1-жамғарма, 11-рўйхат, 504-иш, 6-варақ), карвонсаройларда сотувга қўйиладиган маҳсулотларни кўриб, рўйхатини тузиб чиққан. Бу рўйхат олинган закот солиғи билан бирга бош закотчига берилган<sup>318</sup>.

Ташқи савдода иштирок этадиган савдогарлардан бож солиғи пул ёки маҳсулот билан, асосан, чегаралардаги муҳим шаҳарларда, қалъаларда ёки карвонлар борадиган шаҳарда йиғиб олинган. Масалан, XIX асрда Бухоро амирлиги шимоли-шарқий чегарасидаги муҳим бож ва закот солиқлари йиғиладиган шаҳар сифатида Жиззахнинг

<sup>318</sup> Савдодан олинадиган закот солиғини йиғиш тартиблари бутун ўрта асрлар давомида деярли ўзгармасдан келди. Бу сўнгги даврларда Бухоро амирлигида савдо-сотих ва солиқлар масаласи ёритилган рус манбаларида ҳам акс этган. (Бу ҳақда қаранг: Архипов., 1884, с. 183; Галкин А., 1890, с. 195 ва бошқалар).

(Мавлонов Ү., Аминов Б., 2006, 22-бет), Хиндистон ва Афғонистондан келувчи карвонлардан солиқлар йиғиладиган жой сифатида Қаршининг (Маев Н., 1979е) аҳамияти катта бўлган. Бу шаҳарларда олинмаган бож йиғимини савдо карвонлари Самарқанд ёки Бухорода тўлашлари ҳам мумкин эди. Тегишли солиқдан ташқари савдогарлар турли тоифадаги амалдорларга ихтиёрий (баъзи ҳолларда мажбурий) совға-туҳфалар ҳам беришганлиги кўплаб манбалар орқали маълум.

Савдо-сотик ва йўллар билан боғлиқ солиқлар ичида яна кўплаб қўшимча солиқлар ҳам бўлган. Улар ичида дарё кечувларидан ўтиш ва қайиқлардан фойдаланганлик учун тўланадиган махсус солиқ — сув пули, маҳаллий сотувчилар, дўкондорларнинг бозорларда жой солиғи ҳам тўлагани, XX аср бошларида Бухоро амирлиги бозорларида сотиш учун олиб келинган кичик моллардан 2 мис пул, туя ва отдан 1 кумуш танга, сигир ва эшаклардан 0,5 танга солиқ олингани маълум (Семенов А.А., 1929, с. 51-52).

Чегарадаги кечувларнинг ҳам бож солиқлари йиғиладиган жой сифатидаги аҳамияти катта эди. Масалан, Кампиртепа ёдгорлиги ўрнидаги қалъа бу ердаги кечувдан ўтувчилардан солиқлар йиғиладиган муҳим божхона ҳам бўлганини ўрта аср ёзма манбалари тасдиқлайди (Бартольд В.В., 1973в, с. 93). Кейинги даврларда ҳам кечувлар бўйидаги қалъалар божхона вазифасини бажариб келганини Келиф бегининг асосий вазифаси дарёдан ўтиш учун йиғиладиган бож ва маҳсулот, масалан, Афғонистонга олиб ўтиладиган туз учун олинадиган йиғимларни Бухоро хазинасига топшириб туриш эканлигида ҳам кўрамыз (Петров, 1886а, с. 80).

Қадимги давр ва ўрта асрларда савдо-сотик ривожига тегишли қонунлар ва қоидалар ҳам катта ўрин тутган. Хусусан, ислом даврида муқаддас Қурони карим оятлари<sup>319</sup>, буюк ҳадисшунос имом Бухорийнинг “Жамиъ ас-

<sup>319</sup> Хусусан “Бақара” сураси 282-оятда “Оллоҳ савдо-сотикни ҳалол ва судҳурликни ҳаром этди”, “Нисо” сураси 29-оятда “Эй мўминлар, молларингизни ўрталарингиздаги ноҳақ йўллар билан емангиз, балки ўзаро розилик билан бўлган савдо-сотик орқали мол-дунё касб этингиз” каби ҳалол савдога кенг изн берилган фикрлар мавжуд. (Қурони Карим., 1992, 34, 58-бетлар).

саҳиҳ” (ишончли тўплам) номи билан машҳур ҳадислар тўпламининг “савдо-сотик китоби”даги фикрлар (ал-Бухорий., 1996, 3-48-бетлар), шариатда закот солиғи ва унинг аҳамияти тўғрисида “Сунани Термизий”даги махсус боб (Абу Исо Муҳаммад ат-Термизий., 1999, 603-663-бетлар) ислом динида ҳалол савдо-сотикқа катта эътибор берилганидан далолатдир. Шариатда олди-сотди ва савдо, савдодаги низоли ҳолатлар ва унинг ечими, савдо ва ишбилармонликда шерикчилик, закот солиғи йиғиш тартиблари, омонатлар, шунингдек, йўлларда қароқчилик қилган шахсларга бериладиган жазо турлари ҳақида қатъий қоидалар (Қориев О., 2000, 31-36-бетлар) ўрта асрларда Марказий Осиёдаги савдо алоқаларида асосий назарий ва амалий қўлланмалардан бўлган. Бундай қонун-қоидалар қадимги даврда ҳам бўлгани шубҳасиз. Хусусан, “Авесто”даги қарзни қайтармаслик ёки бировни ноҳақ уришда бериладиган жазо ҳақидаги қоидалар (Авесто. 2001, 116, 119-120-бетлар), Муғ қалъасидан топилган Суғд ҳужжатларидаги айрим ҳуқуқий шартномалар (Исҳоқов М., 1992, 37-46-бетлар) ижтимоий ҳаётнинг барча соҳаларида, хусусан, савдо-сотикда ҳам тегишли қонунлар бўлганини билвосита тасдиқлайди.

Шу тариқа, қадимги давр ва ўрта асрларда минтақамизнинг турли тарихий-маданий вилоятлари, шаҳарлари ички ва ташқи иқтисодий-савдо алоқаларида фаол иштирок этиб, унинг ривожига мос равишда карвон йўллари фаолияти ҳам янги географик ҳудудлар ҳисобига босқичма-босқич кенгайиб борганлигини, ички ва ташқи савдо, карвон йўллари фаолияти билан боғлиқ инфратузилмалар минтақа иқтисодининг асосий тармоқларидан бири сифатида ривожланиб келганлигини кўрамиз. Бу алоқалар, ўз навбатида, маданий мулоқот шаклланиши ва ривожланишига ҳам асос яратди.

**Маданий алоқалар.** Илк алоқа йўллари шакллана бошлаган қадимги даврдаёқ турли ҳудудлар ўртасида ўзаро маданий мулоқот ва ҳамкорлик пайдо бўлди. Дастлаб қўшни



қабилаларнинг хўжалик юритиш соҳасидаги янгиликларни бир-бирларидан ўзлаштириб бориши тарзида бошланган бу жараён, қадимги йўллар йўналишларига мос равишда кенгайиб, маълум жўғрофий ҳудудда ибтидоий ишлаб чиқариш кучлари ва воситалари тараққиётига ёрдам берувчи технологик янгиликлар тарқалишига, диний-ахлоқий қарашлар ва ўзаро мулоқот тил бирликларининг шаклланишига, қон-қариндош қабилаларга тегишли ҳудуднинг яхлитлиги тушунчаси пайдо бўлишига олиб келди. Ишлаб чиқарувчи хўжалик турларининг, меъморчилик ва шахарсозлик соҳасидаги янгиликларнинг турли жўғрофий кенгликларга тарқалиши ҳам қадимги йўллар орқали олиб борилган маданий мулоқот аҳамиятидан далолат беради.

Қадимги даврдан бошлаб турли ҳудудларнинг маданий ҳамкорлигида, асосан, икки йўналишни кўрамиз. Бу ягона маданиятга мансуб ҳудуднинг таркибий қисмлари ўртасидаги мулоқот ва турли маданиятлар ўртасидаги алоқалар кўринишида юзага чиқади. Турли маданиятларнинг ўзаро таъсирини кўриб чиқишда, айрим ҳудудларга хос маҳаллий анъаналарни ҳамда кенг жўғрофий кенгликларга тарқалган умуммаданий хусусиятларни ҳисобга олиш муҳимдир.

Қадимги давр ва ўрта асрлардаги карвон йўллари бўйлаб олиб борилган кенг кўламли мулоқотда ижтимоий-сиёсий ва маданий-ғоявий таъсир алоҳида ўрин тутди. Айрим ҳолларда ғоявий-маданий таъсир натижалари сиёсий-иқтисодий таъсирларга қараганда кўпроқ ўзгаришларни келтириб чиқарганлигини кўриш мумкин. Илк маданий алоқалар натижасида турли хўжалик соҳаларидаги ютуқлар, технологик янгиликлар ҳам қадимги алоқа йўллари бўйлаб босқичма-босқич тарқалиб, бу жараён цивилизациянинг бирламчи ва иккиламчи марказларининг пайдо бўлишига олиб келган асосий омиллардан бири бўлган (Ртвеладзе Э.В., Саидов А.Х., Абдуллаев Е.В., 2001, 46-бет).

Турли ижтимоий-иқтисодий ва табиий-географик омиллар сабабли маданий тараққиёт ер юзининг турли минтақаларида турлича ривожланиб, бу ҳолат бир то-

мондан, илк цивилизациялар ва уларнинг перифериялари (чекка ҳудудлари) пайдо бўлишига олиб келган бўлса, иккинчи томондан, барча тарихий даврларда маданий алоқаларга бўлган эҳтиёжни сақлаб турарди (Массон В.М., 1976, с. 74; Ўзбекистон тарихи, 1997, 26-бет). Цивилизация марказларининг чекка ҳудудларга маданий таъсири иқтисодий-маданий ҳаётнинг турли соҳаларидаги янгиликлар ва ютуқларнинг ёйилишига олиб келган асосий омил сифатида тарихнинг энг қадимги даврларидан бошлаб етакчи ўрин тутиб келди. Шу ўринда ҳар қандай маданият ривожини, биринчи галда, ички сабаблар билан белгилашнинг таъкидлаб ўтиш керак. Чунки ҳеч қайси қабила ва халқ четдан олиб келинган иқтисодий-маданий янгиликларни, агар улар бу янгиликларни қабул қилиб олишга тайёр бўлмасалар, ўзлаштира олмаслигини кўплаб тарихий мисоллар ҳам кўрсатади. Умуман олганда, Марказий Осиёнинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги ташқи маданий алоқалари тарихининг илк, қадимги ва ўрта асрлар даври босқичларини алоҳида ажратиш кўрсатиш мумкин. Тадқиқотчилар илк босқич энг қадимги даврдан бошлаб мил. авв. I минг йиллик бошларигача, қадимги давр босқичи ахамонийлар давридан бошланиб илк ўрта асрларгача давом этганини, ўрта асрлар босқичи эса илк ва ривожланган ўрта асрлар, Амир Темур ва темурийлар даври ҳамда сўнгги ўрта асрлар даврларига бўлинишини қайд этади (Мавлонов Ў., Маҳкамова Д., 2004, 12-13-бетлар; Маҳкамова Д., 2005).

Марказий Осиё ва Қадимги Шарқ дунёси ўртасидаги маданий таъсир ва алоқаларнинг тош давридаёқ бошланганлигини олдинги бобларимизда кўриб ўтдик. Мезолит давридан бошлаб, антропоген ландшафтларнинг ва унга мос равишда алоқа йўллари тармоқларининг кенгайиши, ишлаб чиқарувчи хўжалик кўникмаларининг ўзлаштирилиши ва кенг ҳудудларга ёйилиши минтақамиз жанубининг ҳам Олд Осиё ва Жануби-ғарбий Осиёни қамраб олган жараёнлар доирасига тортилишига, маданий алоқаларнинг илк босқичи бошланишига олиб келди.

Ўрта Осиёнинг жанубий ва марказий ҳудудларининг Қадимги Шарқ цивилизациялари марказлари билан ўзаро маданий мулоқотининг кейинги босқичи янги тош даврида бошланиб, энеолит ва бронза даврида ўзининг ривожланган палласига кирди. Минтақамизнинг жанубий вилоятлари узоқ давом этган бу давр мобайнида Шарқ цивилизациясининг илк ўчоқларидан келаётган иқтисодий ва технологик таъсир (сугорма деҳқончилик ва ўтроқ маконларнинг пайдо бўлиши, ҳунармандчиликда кулолчилик чархининг жорий этилиши, мис ва бронза металлургиясининг бошланиши, илк шаҳарсозлик маданияти ва давлат бошқаруви асосларининг шаклланиши) доирасида бўлиб келишди (Мавлонов Ў., Маҳкамova Д., 2004, 13-бет). Бу босқичда, Ўрта Осиёдан кўшни Шарқ мамлакатларига ҳам ўзига хос маданий таъсир бўлганлигини, бу таъсир кейинги тарихий даврларда янада кенгайиб борганлигини қайд этиш мумкин.

Илк темир ва аҳамонийлар даври Ўрта Осиё ва Қадимги Шарқ ўртасидаги ўзаро маданий таъсирнинг янги босқичини бошлаб берди. Бу даврда фойдаланилган кенг тармоқли алоқа-савдо йўллари ўзаро маданий алоқалар ривожига ҳам катта таъсир кўрсатди. Қадимги Шарқ таъсири санъатнинг турли соҳаларида ҳам сезиларли бўлиб, машҳур Амударё хазинаси буюмлари ва бошқа топилмалар шундан далолат беради. Маданий алоқаларнинг бу янги босқичида Ўрта Осиёда дастлабки танга пуллар пайдо бўлди, Хоразм, Бактрия ва Суғд ёзувига асос бўлган оромий алифбоси кириб келди. Бу даврда минтақамиз жанубий ва шимолий ҳудудларида қадимги туркий ёзувлар ҳам муомалада бўлган. Бу ҳақда Олмаотадан 50 км. шарқда, Иссиқ дарёси бўйида жойлашган қадимги мозор-қўрғондан топилган кумуш идишдаги туркий ёзув<sup>320</sup>, Ўзбекистон ҳудудидан топилган қадимги туркий битиклар<sup>321</sup> далолат

<sup>320</sup> Туркийшунос олимлар (А.Аманжолов, А.Махмудов) мвл. авв VI-V асрларга оид бўлган Иссиқ ёзуви Ўрхун-Енисей алифбосининг қадимги Олтой диалектида ёзилганлигини қайд қилиб ўтишган (Бу ҳақда қаранг: Акишев К.А., 1978; Иссиқ қўрғони, 2002, 262-263-бетлар).

<sup>321</sup> Туркий битиклар минтақамизда, асосан, Талас водийси, Фарғона водийси, Тошкент воҳаси, юқори Зарафшон (Панжакент) воҳасидан топилган эди. Сўнгги йилларда Китоб туманидаги

беради. Шу билан бирга, мил. авв. I минг йиллик бошла-  
рида минтақамизда шаклланган Марғиёна, Суғдиёна, Бак-  
трия ва Хоразм каби тарихий-маданий вилоятлар шарқ  
цивилизациясининг илғор техник ютуқларини қабул қилувчи  
ва бошқа ҳудудларга тарқатувчи ўлкалар бўлибгина қолмас-  
дан, балки қадимги Шарқнинг қўшни вилоятлари маданияти-  
дан анча фарқ қиладиган, маҳаллий анъаналарга ва тараққи-  
ётнинг ўзига хос хусусиятларга эга бўлган юксак ривожлан-  
ган Ўрта Осиё маданияти марказларига айланишди. Хусусан,  
кейинги йиллардаги тарихий тадқиқотлар натижаларини таҳ-  
лил қилиб, мил. авв. VI-IV асрларда Хоразм, Суғд, Бақтрия  
ва Марғиёна маданияти маҳаллий анъаналарга асосланган-  
лигини ва бу вилоятлар моддий маданияти Эрон аҳамонийла-  
ри маданиятидан тубдан фарқ қилганлигини кўриш мумкин  
(Сағдуллаев А.С. ва бошқалар., 2000, 11-бет).

Шу тариқа, ўзаро маданий ҳамкорлик икки томонлама  
бўлиб, ҳатто илгари цивилизациянинг иккиламчи ўчоқлари  
ҳисобланган Ўрта Осиё вилоятларидан цивилизациянинг илк  
ўчоқларига гоёвий таъсир юз берди. Буни биз асл ватани  
Хоразм бўлган зардуштийлик динининг Эронда, Афғонис-  
тон ва Ҳиндистон шимолида тарқалиши ва катта таъсирга  
эга бўлиши мисолида ҳам кўрамыз (Сағдуллаев А.С., 1996,  
16-22-бетлар).

Александр Македонский юришларидан кейин Ўрта Осиё-  
да Ғарб маданияти таъсири бошланиб, у салавкийлар дав-  
рида ўзининг юқори чўққисига чиқди. Бу давр Ўрта Осиё-  
нинг ташқи маданий алоқалари тарихидаги янги босқич  
бўлиб, антик даврни (мил. авв. IV аср охирларидан – мил.  
IV асргача) ўз ичига олади. Бу даврда Ўрта Осиёнинг бир  
қатор вилоятлари (Бақтрия, Парфия, Марғиёна, Суғдиё-  
на) маданиятида маҳаллий ва юнон (эллинистик) маданий  
анъаналарининг ўзаро қўшилиши — синтези юзага келиб,  
минтақанинг жанубий ҳудудларида юнон алифбосига асос-

---

Узунқир ва Подаястоттепа ёдгорлигидан (мил. авв. VI-IV асрлар), Деҳқонобод туманидаги  
Чашмишмирон қишлоғидан ҳам туркий битиклар топилагани ҳозирги Ўзбекистоннинг жанубий  
ҳудудлари ҳам умумтурк маданиятининг қадимий маркааларидан бўлганини кўрсатмоқда. (Бу  
ҳақда қаранг: Содиқов Қ., 2004, 10-20-бетлар).

ланган ёзув, танга пуллар ва ўлчов бирликларининг янги тизими, турли санъат буюмлари тарқалди. Шу билан бирга, Ўрта Осиёда ва Афғонистон шимолида яшаётган юнон-македонлар қурилиш, меъморчилик ва ҳунармандчиликдаги маҳаллий анъаналарни қабул қилдилар, қадимги маҳаллий динлар юнонлар диний қарашлари ва антик мифология образлари билан қўшилиб кетди. Эллинизм маданияти анъаналари юнонлар бошқарувидан анча кейин, кушонлар салтанати даврида ҳам сақланиб қолгани бу маданий таъсирнинг маҳаллий халқ ичига анча чуқур сингиб борганлигини кўрсатади (Сулаймонова Ф., 1997; Пиддаев Ш., 1992).

Кушонлар даври Ўрта Осиё минтақаси маданий алоқаларида янги йўналишни келтириб чиқарди. Бу алоқалар Марказий Осиёда буддизмнинг кенг ёйилиши<sup>322</sup> бадий маданиятда янги оқим — юнон-ҳинд ва буддизм санъатлари қўшилиши (синтези) мақсули бўлган Гандхара мактабини юзага келтирди. Айритом шарафа безакларида, Будда ва Бодхисаттва ҳайкалларида, шунингдек, Ўзбекистон жанубидаги Фаёзтепа, Қоратепа ва Далварзинтепадан топилган тасвирий санъат намуналарида, Холчаён ёдгорлигидаги ҳайкалларда Ҳиндистон, Ўрта Осиё, Эрон ва Шарқий Туркистонда учрайдиган “Дионис мавзуси” кўзга ташланиши Ўзбекистон жанубининг Марказий Осиё маданий алоқалари тизимида тутган аҳамиятини кўрсатиб туради. Бу даврда Будда таълимоти Ўрта Осиё орқали Шарқий Туркистон ва Хитойга ҳам тарқалгани, Хитойдан эса Шарқий Туркистонга кириб келгани маданий таъсирнинг яна бир ёрқин кўринишидир (Пугаченкова Г.А., 1987; 1990, с. 35-36).

Мил. авв. II аср сўнгги чорагидан, яъни Буюк ипак йўли тармоқларининг шаклланишидан бошлаб, Ўрта Осиё ва Хитой ўртасидаги маданий алоқалар бошланди. Хитойнинг Ўрта Осиё билан алоқаларида дастлабки ҳудуд ҳисоблан-

<sup>322</sup> Будда таълимоти Бактрия ҳудудида мил. I асрдан бошлаб етакчи ўрни тута бошлагани маълум. Кейинчалик буддизм Кушонлар таъсирида Шарқий Туркистон ва Хитойга ҳам ёйилди. Ўрта Осиёда буддизм тарқалган ҳудудларни аниқлаштиришда будда ибодатхоналари билан биргаликда майда ҳайкалчалар (терракоталар) ҳам маълум аҳамиятга эга. (Бу масалада яна қаранг: Шагаланина Н.Д., 2006).

ган Фарғона водийсининг антик даврга мансуб кўплаб маконларидан Хитойдан келтирилган ойна буюмлар (Заднепровский Ю.А., 1997, с. 79-82), у-шу ва кай-юань тун-бао типигаги тангалар (Горбунова Н., Ивочкина Н., 1988, с. 45-50; Ртвеладзе Э.В., 1999, с. 127-131) ва Хитой ипагидан тайёрланган ипак матолар ҳамда бошқа кўплаб маҳсулотлар топилганлиги маълум. Фарғона водийсидан эса хитойликларнинг ҳарбий-стратегик интилишларида катта ўрин тутган самовий отлар ва Хитой қишлоқ хўжалигида ва ҳунармандчилигида катта иқтисодий ўзгаришларни келтириб чиқарган беда экиш, узумчилик, пахта етиштириш, бодринг ва бошқа полиз маҳсулотларини маданийлаштириш (Ширинов Т.Ш., Зайнобиддинов С.З., 2004, 7-10-бетлар; Бичурин Н.Я., 1998, с. 166), рангли шишалар тайёрлаш сир-асрорлари ўзлаштирилди (Шефер Э., 1981, с. 331). Гарчи Хитойда шишалар тайёрлаш қадим асосларга эга бўлса-да, Индонезиянинг айрим ҳудудларидан Ўрта Осиё шиша буюмларига ўхшаш топилмалар учраши қадимги йўллар бўйлаб олиб борилган маданий таъсирнинг жўғрофий кўлами ниҳоятда кенг бўлганидан далолат беради (Абдураззаков А., 1993, с. 23-24).

Хитойликлар Ўрта Осиёдан нафақат деҳқончилик ва боғдорчиликнинг айрим ютуқларини, шу билан бирга, мураккаб гидротехник иншоотлар барпо этиш техникасини ҳам ўзлаштирганлар. XIX аср охирларида Хитойда бўлган Грум-Гржимайло бу ердаги кориз тизими орқали суғориш мавжудлиги ҳақида маълумот беради (Грум-Гржимайло., 1896). Коризлар Хитойда мил. авв. III-II асрларда пайдо бўлгани (Андрианов Б.В., 1969, с. 84), яъни минтақамиздагидан анча кейин шаклланганлигини ҳисобга олсак, улар Ўрта Осиё билан бўлган маданий алоқалар таъсирида юзага келган бўлиши ҳам мумкин.

Қадимги Хитой манбаларида Фарғонанинг узумдан тайёрланган ароғи узоқ йиллар бузилмай туриши ва қуввати билан Хитой ароғидан устун туриши ҳақидаги маълумотлар ҳамда тандирнон ва сомса Хитойга Ўрта Осиёдан ки-

риб борганлиги, илк ўрта асрларда Хитойда туркистонликларнинг ошхоналари кенг ёйилганлиги ҳақидаги мутахассислар фикрлари ҳам (Хўжаев А., 2005, 46-47-бетлар; Хўжаев А., 2007, 194-198-бетлар) минтақамизнинг Хитой кулинария (ошпазлик) санъатига катта таъсир кўрсатганини исботлайди.

Марказий Осиё мусиқа ва рақс санъати қадим асосларга эга бўлиб, бу ҳақда мусиқа асбобларининг сопол, суяк ва бошқалардан ишланган нусхалари, айрим бадиий безаклар ва деворий тасвирлардаги маълумотлар ва мусиқа илмига бағишланган махсус рисолалар далолат беради. Қадимги даврда ва ўрта асрларда минтақамизнинг турли ҳудудларида мусиқа ва ашула ҳамда рақс санъатидаги ўзига хос йўналишлар узил-кесил шаклланди. Минтақа ижтимоий-маданий ҳаётида катта ўрин тутган бу санъат ютуқлари минтақадаги турли вилоятларнинг бир-бири билан ҳамда кўшни халқлар билан тарихий-маданий алоқалари асосида ривожланиб келгани эътиборга лойиқдир. Мисол тариқасида илк ўрта асрларда Ўрта Осиё мусиқа асбоблари, рақс санъати Хитойга тарқалгани ва катта эътибор қозонгани (Малькеева А.А., 1990, с. 39-59), Ҳиндистон ва Ўрта Осиё мусиқа санъатидаги ҳамкорлик анъаналари (Джумаев А.Б., 2000, с. 153-156) ва бошқаларни айтиб ўтиш мумкин. Ўрта асрларга келиб минтақа мусиқа ва рақс санъатида ҳинд, эрон, араб ва бошқа халқлар билан ҳамкорлик ҳам изчил ривожланиб келгани маълум.

Қадимги давр ва ўрта асрларда Марказий Осиёнинг карвон йўллари бўйлаб тиббий соҳадаги билимларнинг тарқалиши ҳам маданий муносабатларнинг ёрқин кўринишларидан ҳисобланади. Бу соҳадаги ҳамкорлик шарқ табобати ривожидида катта ўрин тутгани Марказий Осиёнинг кўшни ҳудудларга кўрсатган амалий таъсирида ҳам кўзга ташланади. Хусусан, илк ўрта асрларга мансуб Хитой манбалари Тоҳаристондан Хитойга юборилган 200 га яқин доривор ўсимликлар, яраларга суртиладиган ва қон оқишини тўхтатадиган дорилар ҳақида маълумот беради

(Пугаченкова Г.А., 1990, с. 27). Ривожланган ўрта асрларда ҳам минтақамиз табобатидаги ютуқлар, кўпгина касалликларни (кўз касалликлари, суюк жароҳатлари ва бошқалар) даволаш сирлари ва уларни даволовчи табиблар фаолияти Хитойда катта аҳамиятга эга бўлган. Мин сулоласи даврида<sup>323</sup> Ибн Синонинг “Тиб қонунлари” асари ва бошқа мусулмон табибларининг асарлари Хитойга кенг тарқалади. XVI асрда улар асосида “Хуэйхуэй явфанг” (“Мусулмонлар табобати”) номли китоб тайёрланиб, у ҳозирда Пекин кутубхонаси (“Бейжин тушугуан”) да сақланиб келинаётгани диққатга сазовордир (Хўжаев А., 2006, 46-48-бетлар).

Маълумки, Марказий Осиё цивилизацияси ривожда қоғознинг пайдо бўлиши ва кенг истеъмолга кириб келиши ҳам катта ўрин тутган. Дастлаб Хитойда, Хан сулоласи даврида ихтиро қилинган қоғоз, илк ўрта асрларда Самарқандда ҳам ишлаб чиқарила бошланди. Тадқиқотчилар тегишли маълумотларга таяниб, самарқандликлар қоғоз ишлаб чиқаришни 751 йилда хитойликлар билан араб кўшинлари ўртасида Талас водийсида бўлган жангда асир тушган хитойликлардан ўрганганлигини ёки суғдийларнинг хитойликлар билан кўп асрлик иқтисодий-маданий алоқалари натижасида ўзлаштирилганини қайд этадилар. Ривожланган ўрта асрларга келиб (X аср охирида) Самарқанд қоғози барча мусулмон мамлакатларида пергамент ва папирусни сиқиб чиқариб (Хабибуллаев Н.Н., 1990, с. 60-63; 2007, с. 160-162), ўрта асрларда Европада ҳам машхур эди (Вяткин В.Л., 1902, с. 22). Самарқанднинг олий сифатли қоғози Амир Темур ва темурийлар даврида ҳам ишлаб чиқарилгани ва дунёга машхур бўлгани ҳақида маҳаллий манбаларда ҳам маълумот бериб ўтилган (Заҳриддин Муҳаммад Бобур., 1989, 46-бет). Сўнгги ўрта асрларга келиб, Самарқанднинг қоғоз ишлаб чиқарувчи марказ сифатидаги аҳамияти пасайиб кетган бўлса-да<sup>324</sup>, Ўрта

<sup>323</sup> Хитойда 1215-1368 йилларда дукронлик қилган мўғуллар сулоласи.

<sup>324</sup> Ҳозирги пайтда машхур Самарқанд қоғозининг шўқратини қайта тиклаш бўйича иш олиб борилаётганини ва айрим натижаларга эришилаётганлигини ҳам маълумот сифатида қайд қилиш мумкин. (Бу ҳақда қarang: Султонова Д., Мухторов З.А., 2007, 162-164-бетлар).



Осиёнинг бошқа шаҳарларида ҳам қоғоз ишлаб чиқарувчи марказлар (Кўқон ва бошқа шаҳарларда) пайдо бўлади. Бу жамиятда зиёлилар қатлами ва маъмурий бошқарув тизими фаолияти билан боғлиқ эҳтиёжлар натижаси эди.

Марказий Осиёнинг қадимги Шарқ цивилизацияси ва минтақаларо маданий алоқалар тизимида тутган юксак ўрнини минтақадаги умумий саводхонлик ва маданий тараққиёт юксаклиги билан изоҳлаш мумкин. Минтақамизда қадимги даврлардан бошлаб бошланғич мактаблар ва олий таълим берувчи ўқув даргоҳлари шакллана бошлагани маълум. Дастлабки даврларда асосий таълим марказлари, мактаблар, асосан, ибодатхоналар қошида бўлган деб ҳисобланади. Лекин бу фикр дунёвий билимлар берувчи махсус мактаблар ва ўқув даргоҳлари бўлганини инкор этмайди. Хитойдан топилган суғд тилидаги “эски хатлар”, илк ўрта асрларга мансуб Хитой манбаларида суғдлар ўғил болани 5 ёшдан мактабга бериб, хат-савод ўргатиши ҳақида маълумотлар мавжудлиги (Бичурин Н.Я., 1998, с. 157), Берунийнинг араб саркардаси Қутайба Хоразмдаги барча саводли кишиларни ўлдириб, ибодатхоналардаги китобларни ёқиб юборгани тўғрисидаги маълумоти (Беруний, 1968, 139-бет) ҳам араблар босқинигача Марказий Осиёда илм-фан ва маданий тараққиёт юксак даражада бўлганидан далолат беради. Амир Темур ва темурийлар даврида ўғил бола 4 йил, 4 ой ва 4 кунлик бўлганда мактабга бериш анъанаси бўлгани (Мирзо Муҳаммад Ҳайдар. 1996, с. 252), ислом даврида олий таълим ўчоқлари бўлган мадрасаларнинг кўплаб бунёд этилиши ва бошқа маълумотлар ўрта асрларда ҳам Марказий Осиё цивилизацияси тизимида маорифга катта эътибор қаратилганлигини билдиради.

Қадимги йўллар фаолиятига тўхталганда, уларнинг турли мамлакатлар ўртасидаги сиёсий мулоқотда катта ўрин тутганлигига ҳам эътибор қаратиш лозим. Карвон йўллари давлатлараро муносабатларда, элчилик миссиялари фаолиятида муҳим боғловчи восита ҳисобланарди. Қадимги йўллар бўйлаб халқаро муносабатларни амалга

оширувчи элчилик миссияларининг вазифаларига тўхталганда муҳим бир жиҳатни эътироф этиш лозим. Чунки халқаро дипломатик алоқаларнинг шаклланиши ва кучайиб бориши элчилик миссияси аъзолари олдига катта вазифалар қўя бошлади. Элчилар ва элчилик миссияси аъзолари – нозик психолог ва кузатувчи, географ, этнограф, тарихчи-публицист ва моҳир қаламкаш-ижодкор хислатларига эга бўлиши талаб этила бошлади. Элчилик миссиялари фаолияти қадимги даврдан бошлаб жосуслик маълумотларини йиғишга йўналтирилиб, бу санъат даражасига кўтарилди. Элчилардан улар борган мамлакатда, нафақат, сарой ҳаёти, ҳукмдор доиралар ва уларнинг режалари тўғрисида, балки ўша мамлакатнинг халқи, сиёсий тузуми, иқтисоди, шаҳарлари, хўжалик турлари, алоқа-коммуникация тизими ва бошқалар ҳақида маълумотларни йиғиш ҳам талаб этила бошланди. Шу туфайли ҳам элчилик миссиялари қадимги давр ва ўрта асрлардаги ижтимоий-сиёсий ва ҳарбий стратегик аҳамиятга эга маълумотлар йиғишда муҳим ўрин тутарди.

Фикримизни куйидаги мисоллар билан мустаҳкамлашга ҳаракат қиламиз. Хитой учун “Ғарбий ўлкалар”ни кашф қилган Чжан Цяннинг Ўрта Осиёга 13 йиллик саёҳатидан кейин Хань сулоласи ҳукмдори Хитойдан шимол ва жанубий ўлкаларга тўртта йўналиш бўйлаб элчилар юборишга фармон беради. Қадимги Хитой манбаларида бу элчилар жосуслар деб номланиб, уларга қўшни ўлкалар ҳукмдорларини бир-бирлари билан низолаштириш вазифаси юклатилганлиги (Бичурин Н.Я., 1998, с. 158) Хитойнинг ўша даврдаги ташқи сиёсатидаги устувор йўналишларни яққол кўрсатиб турибди.

Албатта, қадим давлатчилик анъаналарига эга бўлган Шарқда, хусусан, Марказий Осиёдаги давлатларда ҳам элчилар олдига маълум вазифалар юклатилган. Жумладан, подшоҳнинг элчи юборишдан мақсади мактуб йўллаб, шунчаки ҳол-аҳвол сўраш бўлмаган. Элчи ўзи ташриф буюрган мамлакатнинг подшоси, сарой тартиблари, амал-

дорлари, лашкари, қурол-аслаҳа миқдори, алоқа йўллари ва мамлакат сиёсий-иқтисодий ҳаётига оид бошқа кўплаб маълумотларни келтириши ҳам лозим эди. Бу ҳақда XII асрда салжуқийлар давлатида 30 йил вазирлик қилган Низомулмулкнинг «Сияр ул-мулк» ёки «Сиёсатнома» асарида ҳам батафсил тўхталиб ўтилган (Низомулмулк., 1997, 100-103-бетлар). Элчилик миссияларига нисбатан қўйиладиган бундай талаблар, албатта, барча даврларда ҳам ўз аҳамиятини сақлаб қолганлиги шубҳасиздир.

XVI аср ўрталаридан бошлаб Бухоро ва Хива хонлиқларининг Москва князлиги (кейинчалик Россия империяси) билан элчилик алоқалари шакллана бошлангач, минтақамизга таъриф буюрган рус элчилик миссиялари аъзолари ҳам юқорида келтирилган “анъана”ларга биноан иш олиб боргани маълум. Бу рус дипломатияси тарихи билан шуғулланган тадқиқотчилар асарларида ҳам кўрсатиб ўтилган (Лошков В., 1957, с. 21). Айниқса, XVII асрдан бошлаб, рус элчилари фаолиятида бу жиҳатга катта эътибор берилиб, рус ҳукмрон доираларида Ўрта Осиё, хусусан, Бухоро хонлиги ҳақида маълумотлар кўпайиб борди. Элчилар Москвадан жўнаш олдида «ишонч ёрлиғи», яъни элчининг шахсини ва элчилик вазифасини бажаришга вакил қилинганлигини тасдиқловчи ҳужжатни ҳамда элчининг ва элчилик миссиясининг вазифаси батафсил баён этилган «йўриқнома»ни олар эди. Бу йўриқномада, шунингдек, элчига бегона мамлакатда турли вазиятларда: йўлда, музокаралар пайтида, қабул пайтида, базмларда ва бошқа вақтда ўзини тутиш, ўз подшосининг обрўсини тўкмаслик ҳақида кўрсатма берилар эди (Юлдошев М.Ю., 1964, с. 24).

Умуман олганда, Ўрта Осиёнинг турли тарихий-маданий вилоятлари тарихнинг энг қадимги давридан бошлаб ўзаро ва қўшни халқлар билан қалин маданий муносабатда бўлиб келди. Бу маданий алоқалар ижтимоий-иқтисодий ҳаётнинг турли соҳаларидаги ҳамкорлик, турли технологик ютуқларни кенг миқёсида ўзаро алмашиш, савдо-сотик ва элчилик муносабатлари, ҳунармандчилик, меъморчилик, ҳайкалтарошлик, тасвирий санъат ва ма-

даниятнинг бошқа соҳаларидаги ўзаро таъсир, диний-фалсафий қарашлар ва ахлоқий мезонлар алмашинуви, маълумотлар, янгиликлар ва илм-фаннинг турли соҳаларидаги ҳамкорлик, ишлаб чиқаришнинг турли соҳаларидаги технологик янгиликларнинг, ёзув ва нумизматик жараёнларнинг тарқалиши ва бошқа кўринишларда амалга оширилиб келинди. Бу жиҳатдан минтақанинг қадимги йўллари, айниқса, Буюк ипак йўли бўйлаб амалга оширилган маданий мулоқотнинг аҳамияти ниҳоятда катта бўлди. Минтақанинг асосий карвон йўлларидаги савдо карвонлари таркибида хунармандлар, олимлар, шоирлар ва мусиқачилар ҳам бор эди. Тадқиқотчилар бу жиҳатдан илк ўрта асрларда минтақа халқлари, хусусан, суғдийларнинг шарқнинг улкан худудида турли маданий анъаналар ва динлар (зардуштийлик, буддизм, насронийлик, монийлик)ни ёйиш ва жорий қилишда ҳам катта ўрин тутганлигини қайд этишади. Шу билан бирга, бу ўзаро алоқалар бир томонлама бўлмасдан, маданий таъсир Шарқдан Ғарбга — Хитойдан Ўрта Осиёга, Эронга, Олд Осиёга тарқалгани ҳам муҳим аҳамиятга эгадир (Ртвеладзе Э.В., 1999; 2005). Ривожланган ўрта асрларда минтақанинг маданий алоқалари ривожда марказлашган давлатларнинг пайдо бўлиши, илм-фаннинг турли соҳаларида, моддий ва маънавий ҳаётда эришилган ютуқлар асос бўлди (Хайруллаев М.М., 1994).

Ўрта асрлар давридаги маданий алоқалар, ягона дин, ёзув, давлат бошқаруви ва ижтимоий ҳаётдаги яқинлик минтақанинг турли ҳудудларида умумминтақавий маданият шаклланишига олиб келиши билан бирга, барча мусулмон мамлакатлари маданиятида ҳам умумийлик ва яқинликни келтириб чиқарди. Бу даврда Ўрта Осиё маданияти ҳақида гапирганда, минтақа халқлари менталитетига хос бўлган муҳим бир хусусиятни, яъни барча тарихий даврларда бу ҳудудда ҳайратда қоларли бағрикенглик бўлганини таъкидлаб ўтиш керак (Мавлонов Ў., 2003в, 121-123-бетлар). Бунга биринчилардан бўлиб швейцариялик олим А.Мец эътибор қаратгани ҳам диққатга сазовордир (А. Мец, 1966).

Шу тариқа, Ўрта Осиё халқларининг маданий алоқалари ўтган тарихий даврлар давомида эзгулик, бунёдкорлик ва умуминсоний тараққиётга хизмат қилиб келди. Бу Ўрта Осиё цивилизациясининг бош ғояси сифатида бугунги кунда ҳам амалда бўлиб келаётганлигини, аждодларимиз асос солган ўлмас ғоялар давом этаётганлигини алоҳида қайд қилиб ўтиш керак. Буни Ўзбекистоннинг ташқи маданий алоқалари ва мамлакатимиздаги маданий тараққиёт мисолида ҳам кўрамыз.

Умуман олганда, Марказий Осиёнинг қадимги йўллари қадимги давр ва ўрта асрларда антропоген ландшафтларнинг муҳим элементи ҳамда барқарор ва изчил ривожланиб борган тизим сифатида хизмат қилиб келди. Бу қадимги қарвон йўлларида кенг тармоқли хизмат кўрсатиш ривожини, аҳоли миграцияси ва урбанизация жараёнлари, иқтисодий-маданий алоқалар ва бошқаларда яққол кўзга ташланади. Буларнинг барчаси Марказий Осиёнинг қадимги йўллари халқаро алоқа-коммуникация тизимининг муҳим бўғини бўлиб келганидан далолатдир.

## ХУЛОСА

Кишилик жамияти тарихининг ривожланишига назар ташласак, турли ҳудудлар ўртасидаги ўзаро алоқалар биологик ва ижтимоий зарурат сифатида пайдо бўлганлигини, ўзаро мулоқот ва алоқалар дастлаб маълум ҳудуддаги табиат маҳсулотларини ўзаро алмашишга интилиш натижасида келиб чиққанлигини кўришимиз мумкин. Ибтидоий маҳсулот алмашув тош давридаёқ дастлаб бир-бирига қўшни бўлган жамоалар ўртасида олиб борилган бўлса, металлургия даврининг бошланиши, шаҳарсозлик маданиятининг шаклланиши ва ривожланиши, қадимги давлатларнинг пайдо бўлиши билан қўшни ва узок ўлкаларни ўзаро боғловчи транзит алоқа йўллари шаклланди ва ривожланди. Жамият тараққий этиб бориши, улов воситалари ва филдиракнинг кашф этилиши билан ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларга хизмат қилувчи алоқа-коммуникация йўллари тизими кенгайиб борди. Шуни алоҳида таъкидлаб ўтиш керакки, Ўрта Осиё ҳудуди тарихнинг энг қадимги даврлариданоқ муҳим халқаро алоқа йўллари ўтувчи жой сифатида Шарқ ва Ғарб мамлакатлари ўртасидаги иқтисодий-маданий алоқаларда катта аҳамиятга эга бўлиб келган. Бу Ўзбекистон ва Ўрта Осиё минтақасининг қадимги Шарқ ва Ғарб цивилизациялари мулоқотида тутган ўрнини, жаҳон цивилизацияси ривожига кўрсатган таъсирини белгилашда муҳим ўрин тутди.

Тегишли манбалар Марказий Осиё халқлари ривожланган ва ўзига хос маданиятга эга бўлганлигини, бу маданият бир-бири билан ва Қадимги Шарқ цивилизацияси билан ўзаро алоқадорликда ривожланганлигини кўрсатиб берди. Бу алоқаларни амалга оширишда қадимги йўлларнинг аҳамияти беқиёс бўлиб, уларнинг шаклланиши ва ривожланиш босқичлари қадимги жамиятлар, халқлар ва давлатлар ҳаёти, иқтисодий-маданий алоқалари ривожига мос равишда борганлигини кўрамиз. Умуман олганда, минтақада қадимги алоқа ва савдо йўлларининг

пайдо бўлиши ва ривожланиши бир неча тарихий босқичларни босиб ўтганлигига эътибор қаратиш лозим. Ўрта Осиёда қадимдан шаклланган ва мураккаб тараққиёт йўлини босиб ўтган карвон йўллари ва уларнинг иқтисодий-маданий алоқаларда тутган аҳамиятини ўрганиш бўйича олиб борган ишларимиз бизга қуйидаги хулосалар чиқаришга ва навбатдаги вазифаларни аниқлаштиришга ёрдам берди:

1. Тор ҳудудий аҳамиятга эга бўлган илк алоқа йўллари шаклланишининг биринчи босқичи қадимги тош давридаёқ бошланган бўлиб, табиий-географик ва иқтисодий-маданий омиллар таъсирида тош даврининг кейинги босқичларида (мезолит ва неолит) бу жараён жадал равишда кенгайиб борди. Ушбу илк алоқа йўллари минтақадаги ички ва ташқи иқтисодий-хўжалик ҳамда маданий муносабатларда, ўзаро маҳсулот алмашинувида, миграция жараёнларида катта ўрин тутиб келган.

2. Минтақавий ва трансминтақавий аҳамиятга эга бўлган қадимги карвон йўллари тизимининг шаклланиши мил. авв. IV-II минг йилликларни ўз ичига олиб, бу босқичда Ўрта Осиёнинг ички ва ташқи алоқаларида, сиёсий, иқтисодий-маданий муносабатларида муҳим ўрин тутган алоқа-савдо йўллари йўналишлари пайдо бўлганлигини, илк улов ва транспорт воситаларидан фойдаланишга ўтилганлигини кўришимиз мумкин. Бу даврга хос бўлган ва дастлаб Ўрта Осиёнинг жанубий ҳудудларида бошланган муҳим тарихий жараёнларда (ўтроқ маконларнинг кенгайиб бориши, суғорма деҳқончиликнинг пайдо бўлиши ва ривожланиши, металлургия ва бошқа ҳунармандчилик турларининг тараққий этиши, илк шаҳар маданиятининг пайдо бўлиши ва бошқалар) ўзаро иқтисодий-маданий алоқаларнинг таъсири катта эди. Замонавий тарихий-археологик тадқиқотлар натижаларини таҳлил қилиб, бу алоқаларнинг амалга ошиши ва ривожланиб бориши жараёнида доимий йўналишга эга бўлган қадимги алоқа йўллари шаклланишнинг, унинг тармоқлари кенгайиб борганлигини кўра-

миз. Айнан шу даврда Ўрта Осиёдаги қадимги маконларни бир-бири билан ҳамда қўшни Шарқ мамлакатлари билан боғлайдиган ички ва транзит аҳамиятга эга бўлган йўллар тизими пайдо бўлди. Улар ичида Ўрта Осиё ва Қадимги Шарқ цивилизацияси марказлари (Миср, Месопотамия, Эрон, Ҳиндистон) ўртасидаги қадимий алоқаларнинг амалга ошишида муҳим халқаро транзит аҳамиятига эга бўлган «Ложувард йўли» ва бошқаларни алоҳида қайд этиб ўтиш лозим. Умуман олганда, Ўрта Осиёнинг жанубида энеолит ва бронза даврида кенг тармоқ отган алоқа йўлларининг мавжудлиги, бу ҳудуд ҳам энг қадим даврлардаёқ халқаро иқтисодий-маданий алоқалардан четда турмаганлигини кўрсатиб берди.

3. Илк темир даври, аҳамонийлар ва антик даврларни ҳам Ўрта Осиё минтақасининг ички ва ташқи алоқалари юксак ривожланган давр сифатида қайд этишимиз мумкин. Табиийки, бу алоқалар ўша даврда фаолият кўрсатган алоқа йўллари тармоқларининг кенгайишига ҳам олиб келар эди. Милоддан аввалги I минг йилликнинг биринчи ярмидаёқ Ўрта Осиёда ташкил топган тарихий-маданий вилоятлар — Парфия, Бақтрия, Суғдиёна, Марғиёна, Хоразм, Фарғона, Шош, Уструшона ўртасида қалин иқтисодий-маданий алоқалар ўрнатилган эди. Бу алоқалар мазкур вилоятларни боғловчи минтақавий карвон йўллари тармоқларининг шаклланиши ва ривожланишига олиб келди. Ўрта Осиёнинг бу даврдаги халқаро алоқаларида «Олтин йўли», «Дашт йўли», «Шоҳ йўли» ва бошқа транзит алоқа йўллари муҳим ўрин тутган бўлиб, ушбу алоқа йўллари тарихини ўрганиш минтақамизнинг халқаро алоқалари йўналишлари ва хусусиятларини аниқлаштиришда муҳим аҳамият касб этади.

4. Мил. авв. I минг йилликнинг иккинчи ярми, ва айниқса, сўнгги асрларидан бошлаб Ўрта Осиёнинг Хитой билан доимий алоқалари йўлга қўйилди. Натижада, Ўрта Осиё шаҳарлари Ўрта Ер денгизидан бошланиб, Хитой ҳудуди орқали то Япониягача етиб борган улкан савдо



магистрალი бўйлаб амалга оширилувчи халқаро иқтисодий-маданий алоқаларда фаол иштирок эта бошладилар. Хитойдан то Ўрта Ер денгизи қирғоқларигача етиб борган, рамзий равишда “Буюк ипак йўли” номи билан атаётган бу халқаро транзит коммуникация йўли Ўрта Осиёнинг ташқи иқтисодий-маданий алоқалари тарихида, алоқа-савдо йўллари тизими ривожидида алоҳида ва ғоят муҳим босқични ташкил этади. Буюк ипак йўлининг асосий йўналишлари мамлакатимиз ҳудуди орқали ўтиб, қадимги давр ва ўрта асрлардаги ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқалар ривожидида, цивилизациялараро мулоқотда катта ўрин тутиб келди.

5. Ўрта Осиё орқали ўтган савдо йўллари ўрта асрлар даврида ҳам халқаро иқтисодий-маданий алоқаларда муҳим ўрин тутди. Илк ўрта асрларда суғдлар, ривожланган ўрта асрларда Мовароуннаҳр ва хоразмликлар, сўнгги ўрта асрларда бухороликлар ва хиваликлар халқаро алоқаларда катта ўрин тутиб, турли ўлкаларни ўзаро боғлашда асосий воситачи бўлиб келдилар.

6. Осиёнинг денгиз ва океанлардан узоқда жойлашган ички ҳудудларидан бўлган минтақамизда қадимдан сув йўллари ҳам катта аҳамиятга эга бўлиб келган. Минтақа алоқа-коммуникация тизимида дарёлар ва уларнинг кечувлари муҳим бўғинни ташкил этиб, Амударё ва Сирдарё сув йўли минтақада кемачилик шаклланишида, ушбу дарёлар ва уларнинг ирмоқлари ҳавзасида сув йўллари билан боғлиқ инфратузилмалар пайдо бўлишида асосий ўрин тутиб келди.

7. Савдо йўлларида хизмат кўрсатиш тизими атрибутлари (йўлбўйи иншоотлари қурилиши, йўловчиларга ва улов-транспорт воситаларига хизмат қиладиган махсус кишилар гуруҳларининг ажралиб чиқиши ва бошқалар) шаклланиб, босқичма-босқич ривожланиб, ўз аҳамиятини йўқотган йўналишларда эса бунга тескари жараёнлар борган. Карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизими самарали фаолиятида минтақадаги сиёсий барқарорлик, марказий ва маҳаллий ҳукуматнинг бу соҳага бўлган эътибори ҳамда кўплаб бошқа объектив ва субъектив ҳолатлар

Ўзига хос аҳамиятга эга эди. Умуман олганда, савдо йўлларидида хизмат кўрсатиш тизими фаолияти даражаси жамиятдаги иқтисодий-маданий тараққиёт кўрсаткичларига мос бўлиб, цивилизацияси тараққиёти билан ўзвий боғлиқ эди.

8. Минтақадаги қадимги йўллар турли тарихий даврларда тегишли ижтимоий-сиёсий ва иқтисодий сабаблар, табиий-географик омиллар боис ўз йўналишларини ўзгартириб турган. Айрим йўналишлардан фойдаланиш узоқ муддат мабайнида ёки бутунлай тўхтаб қолган бўлса, айрим алоқа йўллари кичик бир ўзгаришлар билан ўз йўналишини сақлаб қолган. Қадимги йўллар бўйида жойлашган айрим шаҳарларнинг “кўчиб юриши”, ижтимоий-сиёсий ҳаётда тутган мавқеининг ўзгариши ҳам алоқа йўллари йўналишларига ўз таъсирини ўтказган. Шарқ ва Ғарбни, Шимол ва Жанубни боғловчи йўллар чорраҳасида жойлашган Ўрта Осиёда қадим даврлардан бошлаб халқаро йўллар ривожига мос равишда урбанизация жараёни ривожланиб борди. Савдо йўллари бўйлаб кўплаб савдо шаҳарлари пайдо бўлиб, улар ички ва ташқи иқтисодий-маданий алоқаларда фаол иштирок эта бошлади.

9. Карвон йўллари қадимги давр ва ўрта асрлар давомида нафақат савдо-иқтисодий алоқалар амалга ошириладиган йўл сифатида, шу билан бирга, кенг кўламдаги маданий мулоқот юзага келадиган, илм-фан ва технологик янгиликлар тарқаладиган, диний-фалсафий таълимотлар ўзаро таъсирга киришадиган мулоқот йўли сифатида ҳам катта аҳамиятга эга бўлиб келди. Шу сабабли, Ўрта Осиё орқали ўтган карвон йўллари, нафақат иқтисод, балки маданий ҳаёт ривожига ҳам муҳим ўрин тутди. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари орқали олиб борилган иқтисодий-маданий алоқалар ҳақида гапирганда, минтақа халқлари менталитетига хос бўлган муҳим бир хусусиятни, яъни барча тарихий даврларда бу ҳудудда ҳайратда қоларли даражада бағрикенглик бўлганини кўрамиз. Бу боқий тамойилга асосланган Марказий Осиё халқларининг иқтисодий-маданий алоқалари эзгулик, бунёдкорлик ва умуминсоний тараққиётга хизмат қилиб, улар минтақа-

миз цивилизациясининг бош гоёси сифатида бугунги кунда ҳам амалда бўлиб келаётганлигини, аждодларимиз асос солган ўлмас гоёлар давом этаётганлигини алоҳида қайд қилиб ўтиш керак. Зеро, Президентимиз таъкидлаб ўтганидек, “Ҳар қандай цивилизация кўпдан-кўп халқлар, миллатлар, элатлар фаолиятининг ва самарали таъсири-нинг маҳсулидир” (Каримов И.А., 1999а, 146-бет).

Юқоридагиларга хулоса сифатида, Ўзбекистоннинг халқаро алоқалари тобора кенгайиб бораётган бугунги кунда қадимий карвон йўллари бўйлаб замонавий асосда халқаро алоқаларни йўлга қўйиш, Буюк ипак йўли бўйлаб анъанавий иқтисодий-маданий алоқаларни тиклаш бўйича Республика раҳбариятининг халқаро ҳамжамият билан ҳамкорликда олиб бораётган ишларининг аҳамиятини яна бир бор таъкидламоқ зарур. Шу ўринда, Марказий Осиёнинг қадимги йўллари, хусусан, Ўзбекистон худуди орқали ўтган йўналишларида жойлашган қадимги қалъалар, карвонсаройлар ва сардобалар бўйлаб қадимий улов-транспорт воситаларидан фойдаланган ҳолда янги туристик йўналишлар ташкил қилиш ҳам мақсадга мувофиқлигини айтиб ўтиш керак. Бу минтақамиз маданияти ва тарихини халқаро миқёсда тарғиб қилиш ишига катта амалий ҳисса бўлиб қўшиладиган тадбирлардан бири бўларди.

Умуман олганда, Марказий Осиёнинг қадимги давр ва ўрта асрлардаги алоқа-савдо йўлларини ўрганиш минтақа тарихида муҳим ўрин тутган тарихий-маданий жараёнларнинг хусусиятлари ва йўналишларини аниқлаштиришга, минтақамизнинг жаҳон цивилизацияси ривожига тутган ўзига хос ўрнини кўрсатиб беришга хизмат қилади. Шу сабабли келажакда бу йўналишдаги тадқиқотларни давом эттириш мақсадга мувофиқдир.

# ФЙДАЛАНИЛГАН АДАБИЁТЛАР

## I. Президент И.А. Каримов асарлари

- 1.1. Каримов И.А. Выступление Президента Республики Узбекистан И.А.Каримова на 48 сессии Генеральной Ассамблеи ООН. 28 сентября 1993 года. – Т.: Узбекистон, 1993.
- 1.2. Каримов И.А. Биздан озод ва обод Ватан қолсин. – Т.: Ўзбекистон, 1994.
- 1.3. Каримов И.А. Тарихий хотирасиз келажак йўқ. Тарихчи олимлар ва журналистлар билан суҳбат. // Биз келажакимизни ўз қўлимиз билан қурамыз. – Т.: Ўзбекистон. 1999а. – 7-жилд. –Б. 132-154.
- 1.4. Каримов И.А. Буюк Ипак йўли – тараққиёт йўли. Европа-Кавказ Осиё (ТРАСЕКА) транспорт тармоғини ривожлантиришга бағишланган халқаро анжуманда сўзланган нутқ (1998 й. 8 сентябрь. Боку) // Биз келажакимизни ўз қўлимиз билан қурамыз. – Т.: Ўзбекистон, 1999в. – 7-жилд. – Б. 174-179.

## II. Архив манбалари

- 2.1. Ўзбекистон Республикаси МДА. И-1 жамғарма, 6-рўйхат, 48-иш, 75-80-варақлар.
- 2.2. Ўзбекистон Республикаси МДА. 1-жамғарма, 11-рўйхат, 504-иш, 6-варақ
- 2.3. Ўзбекистон Республикаси МДА ф. 1-жамғарма, 34-рўйхат, 172-иш, 31-варақ орақаси.
- 2.4. Ўзбекистон Республикаси МДА. 1-жамғарма, 34-рўйхат, 172-иш, 38-варақ
- 2.5. Ўзбекистон Республикаси МДА. 2-жамғарма, 1-рўйхат, 3-иш, 6-варақ.
- 2.6. Ўзбекистон Республикаси МДА. 3-жамғарма, 1-рўйхат, 875-иш, 3-5-варақлар.
- 2.7. Ўзбекистон Республикаси МДА. 126-жамғарма, 1-рўйхат, 823-иш, 1-варақ.

## III. Манбалар

- 3.1. Абд ал-Кадир ибн Муҳаммад-Амин. Маджма' ал-ансаб ва-л-ашджар // Введение, перевод с арабского, персидского и тюркского языков, комментарии, подготовка факсимиле к изданию Ш. Х. Вохидова, А. К. Муминова, Б. Б. Аминова. История Казахстана в персидских источниках. – Алматы: Дайк-Пресс, 2005. – Т. II.
- 3.2. Абдураззоқ Самарқандий. Ҳиндистон сафарномаси / А. Ҷуринбоев таржимаси. – Тошкент: Ўз ФА нашриёти, 1960.
- 3.3. Абу Абдуллоҳ Муҳаммад ибн Исмоил ал-Бухорий. Ал-Жомий ас-Саҳиҳ (Ишонарли тўплам) // Арабчадан Хожа Музаффар Набиҳон ўғли ва

- Хожа Бахтиёр Набихон ўгли таржимаси. – Тошкент: Қомуслар Бош таҳририяти, 1996. – 2-том.
- 3.4. Абулғозий Шажарайи турк. – Тошкент: Чўлпон, 1992.
- 3.5. Абулфазл Байҳақий. Таърихи Маъсудий // Мозийдан садо. – Тошкент, 2002. – № 2 (14). – В. 24-25.
- 3.6. Абу Райхан Беруни. Собрание сведений для познания драгоценностей (Минерология) / Пер А.М.Беленицкого. – Л., 1963.
- 3.7. Абу Райҳон Беруний. Қадимги халқлардан қолган ёдгорликлар. – Тошкент: Фан, 1968. – I том.
- 3.8. Абу Тоҳирхожа. Самария (Форсчадан Абдулмўмин Сатторий таржимаси) / Тўплам. Мерос. – Тошкент: Камалак, 1991. – В.12-81.
- 3.9. Абу Бакр Муҳаммад ибн Жаъфар Наршахий. Бухоро тарихи. (Форс тилидан А.Расулов таржимаси) / Тўплам. Мерос. – Тошкент: Камалак, 1991. – В. 88-174.
- 3.10. Абу Бакр Муҳаммад ибн Жаъфар Наршахий. Бухоро тарихи / Форс тилидан А.Расулов таржимаси. – Тошкент: Шарқ баёзи, 1993.
- 3.11. Абу Джа'фар Мухаммад бин Джарир бин Йазид бин Касир бин Галиб ат-Табари. Тарихи Табари (История ат-Табари). Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И.Беляева. Дополнения к переводу О.Г.Бальшакова и А.Б.Халидова. – Ташкент: Фан, 1987.
- 3.12. Абу Исо Муҳаммад ат-Термизий. Сунани Термизий / Мирзо Кенжабек таржимаси. – Тошкент: Адолат, 1999. – 1-жилд.
- 3.13. Авесто / Асқар Маҳкам таржимаси. – Тошкент: Шарқ, 2001.
- 3.14. Алишер Навоий. Мажолис ун-нафоис // Мукаммал асарлар тўплами. – Тошкент: Фан, 1997. – 13-том.
- 3.15. Алишер Навоий. Маҳбуб ул-қулуб // Мукаммал асарлар тўплами. – Тошкент: Фан, 1998. 14-том. – В. 7-130.
- 3.16. Алишер Навоий. Муҳокамат ул-луғатайн. Мукаммал асарлар тўплами. – Тошкент: Фан, 2000. – 16-том. – В. 7-40.
- 3.17. Аммиан Марцеллин. Римская история. – М. 2005.
- 3.18. Арриан. Поход Александра / Перевел с греческого М.Л.Сергеенко. – М.-Л., 1962.
- 3.19. Бетгер Е.К. Извлечения из книги “Пути и страны” Абу-л-Касыма ибн Хаукаля // Труды САГУ. –Ташкент, 1957. – С. 13-40.
- 3.20. Бичурин Н.Я (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алмата: ТОО “Жалын Веспасы”, 1998. – Ч. II.
- 3.21. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии. – СПб., 1865.
- 3.22. Вильгельм Рубрук. Путешествие в восточные страны / Введение, перевод и примечание А.И.Малиена. – СПб., 1911.
- 3.23. Гийасаддин Али. Дневник похода Тимура в Индию // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 186-298.
- 3.24. Геродот. История. В девяти книгах / Перевод с греческого и коммент. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004

- 3.25. Джамал ал-Карши. Ал-Мулхакат би-с-сурах // Введение, перевод с арабско-персидского, комментарии, текст, факсимиле Ш.Х.Вахидова, Б.Б.Аминова. История Казахстана в персидских источниках. Т. I – Алматы: Дайк-Пресс, 2005.
- 3.26. Дженкинсон А. Путешествие в Среднюю Азию. 1558-1560 гг. // Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. Перевод с английского Ю.В.Готье. – Л.: Полиграфкнига, 1937. – С. 167-192.
- 3.27. Захриддин Муҳаммад Бобур. Бобурнома / Нашрга тайёрловчи П.Шамсиев. – Ташкент: Юлдузча, 1989.
- 3.28. Ибн ал-Асир. Ал-Камил фи-т-та'рих (Полный свод истории) / Перевод с арабского языка, примечания и комментарии П.Г.Булгакова. Дополнения к переводу, примечаниям и комментариям, введение и указатели Ш.С.Камолиддина. – Ташкент: Узбекистан, 2006.
- 3.29. Ибн Арабшоҳ. Ажойиб ал-Мақдур фи тарихи Таймур (Темур тарихида тақдир ажойиботлари). / Сўз боши, араб тилидан таржима ва изоҳларни филология фанлари номзоди Убайдулло Уватов тайёрлаган. – Тошкент: Меҳнат, 1992. – 1-китоб.
- 3.30. Ибн Фадлан. Книга о путешествии на Волгу в 921-922 годах // Звезда Востока. – Ташкент, 1992. № 9-10. – С. 149-170.
- 3.31. Ибн Хаджар Аль-'Аскалани. Булуг аль Марам (Достижение цели). – М.: Изд. дом "УММА", 2002. – Кн. 4-6.
- 3.32. Ибн Хордадбех. Книга путей и стран. (Китоб ал масалик вал мамалик) / Пер. с арабского, комм., исслед., указ. и карты Н. Валихановой. – Воку: Элм, 1986.
- 3.33. Истахри. Китаб масалик ал-Мамалик // Материалы по истории киргизов и Киргизистана. – Бишкек, 2002.
- 3.34. Кайковус. Қобуснома /Форсчадан Муҳаммад Ризо Отаҳий таржимаси. Тўлдирилган иккинчи нашри. – Тошкент: Истиқлол, 1994.
- 3.35. Клавиho Руи Гансалес. Дневник путешествия в Самарканд ко двору Тимура (1403-1406). – М., 1990.
- 3.36. Клавиho Г. История Великого Тамерлана // Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.
- 3.37. Книга Марко Поло о разнообразии мира, записанная пизанцем Рустикано в 1298 г. от р. X. – Алмата: Наука, 1990.
- 3.38. Ксенофонт. Анабассис. – М., 2003.
- 3.39. Курций Руф. История Александра Македонского / Перевод и примеч. В.С.Соколова. – М., 1963.
- 3.40. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И.Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005.
- 3.41. Махмуд Ибн Вали. Баҳр ал-асрор фи маокиб ал ахайр. Море тайн относительно доблестей благородных (география) / Введение, перевод, примечание и указатели Б.Ахмедова. – Ташкент: Фан, 1977.
- 3.42. Махмуд Қошғарий. Туркий сўзлар девони (Девону луготиг турк) / 3 томлик. Таржимон ва нашрга тайёрловчи фил.ф.н. С.М.Муталлибов. – Тошкент: Фан, 1960. – I том.

- 3.43. Мир Иззатулло. Ма'сури Бухоро (Бухорога саёҳат) // Қўлёзма (форс тилида). (Ўзбекистоннинг янги тарихи маркази кутубхонаси).
- 3.44. Мир Мухаммад Амин-и Бухари. Убайдулла-наме /Пер. с таджикского с примечаниями проф. А.А.Семенова. – Ташкент., 1957.
- 3.45. Мирза Бади - диван. Маджма' ал-аркам ("Собрание цифр") / Факсимиле рукописи. Введение, перевод, примечания и приложения А.Б.Вильдановой. – М.: Наука, 1981.
- 3.46. Мирза Мухаммад Хайдар. Тарих-и Рашиди / Введение, перевод с персидского А.Урунбаева, Р.П.Джалиловой, Л.М.Епифановой. Примечание и указатели Р.П.Джалиловой и Л.М.Епифановой. – Ташкент: Фан, 1996.
- 3.47. Мирзо Улугбек. Тарих-и арбаъ улус (Тўрт улус тарихи). – Тошкент: Чўлпон, 1994.
- 3.48. Марган Зайн аль-Абидин. Дневник путешествия Ибрагимбека. – М.-Л., 1963.
- 3.49. Муҳаммад Юсуф Мунши. Тарих-и Муқим-хони (Муқимханская история) / Перевод с таджикского, предисловие, примечание и указатели проф. А.А.Семенова. – Ташкент, 1957.
- 3.50. Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю.Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг "Зафарнома"га ёзган илова (Зайл) ва изоҳларини форс тилидан О.Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996.
- 3.51. Низомулмулк. Сиёсатнома ёки сияр ул-мулк. – Тошкент, 1997.
- 3.52. Плано Карпини. История монголов / Пер. со старофранцузского А.И.Малеина. – СПб., 1911.
- 3.53. Рашидиддин. Джами' ат-Таварих. Сборник летописей. – М.-Л., 1946. – Т. III
- 3.54. Саид Ҳомид Тўра Камёб. Таворих ул-хавонин / Нашрга тайёрловчилар: Н.Норқулов ва бошқалар. – Тошкент: Академия, 2002.
- 3.55. Сейди Али Раис. Миръотул ма'молик (Мамлакатлар кўзгуси) // С.Азимжорова таржимаси. – Тошкент, 1963.
- 3.56. Страбон. География в семнадцати книгах / Пер. с греч. вступ. статья и комм. Г.А. Стратановского. – М.: Олма-Пресс, 2004.
- 3.57. Сыма Цянь. Исторические записки. – М., 2003.
- 3.58. Темур тузуклари. Форсчадан Алихон Соғуний ва Ҳабибулло Кароматов таржимаси. – Тошкент: Ғофур Ғулом номидаги адабиёт ва санъат нашриёти, 1996.
- 3.59. Хафиз-и Аbru. География (Извлечения) / Перевод с персидского А.Буриева // Материалы по истории Средней и Центральной Азии. X-XIX вв. – Ташкент: Фан, 1988. – С. 142-148.
- 3.60. Шарафуддин Али Йаздий. Зафарнома // Сўз боши, табдил, изоҳлар ва кўрсаткичлар муаллифлари Ашраф Аҳмад ва Хайдарбек Бобоеков. – Тошкент: Шарқ, 1997.

- 3.61. Шильтбергер И. Путешествия Иоганна Шильтбергера по Европе, Азии и Африке (с 1394 по 1427 г.) / Перевел с немецкого и снабдил примечаниями Ф.Брун. – Ташкент: Шарк, 1997.
- 3.62. Фазллах ибн Рузбехан. Михмон-нома-йи Бухоро (Записки бухарского гостя). Перевод с персидского, предисловие и примечание Р.П.Джалиловой. – М., 1979.
- 3.63. Юсуф Хос Ҳожиб. Қутаду билиг (Саодатта йўлловчи билим) / Транскрипция ва ҳозирги ўзбек тилига тавсиф, напрга тайёрловчи фил. ф.н. Н.Каримов. – Тошкент: Фан, 1971.
- 3.64. Қуръони Карим / Ўзбекча изоҳли таржима. Таржима ва изоҳлар муаллифи Алоуддин Мансур. – Тошкент: Чўлпон, 1992.
- 3.65. Ҳофиз Таниш ал-Бухорий. Абдуллонома. Шарафномаи шоҳий / Форс тилидан С.Мирзаев таржимаси. – Тошкент: Шарк, 1999. – 1-китоб.
- 3.66. Ҳўжа Самандар Термизий. Дастур ал-Мулук. – Тошкент, 1997.

#### IV. Илмий адабиётлар

- 4.1. Абдухалиқ Абдурасул ўғли. «Ишак мамлақати» ҳақида // Ўзбекистон тарихи моддий маданият ва ёзма манбаларда: Акад. А.Аскарлов таваллудининг 70 йиллигига бағишланган илмий анжуман материаллари. – Тошкент, 2005. – В. 166-171.
- 4.2. Аванесова Н.А. У истоков шелкового пути // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. – Ташкент: Фан, 1990. – С. 240-242.
- 4.3. Аванесова Н.А. Новое о проникновении пастушеских племен бронзового века в земледельческие оазисы на юге Узбекистана // Изучение культурных взаимодействий и новые археологические открытия. Материалы пленума ИИМК 11-14 апреля 1995 г. – Спб., 1995. – С. 82-86.
- 4.4. Аванесова Н.А. О культурной атрибуции колесного транспорта доисторической Бактрии (по материалам сапаллинской культуры) // История Узбекистана в археологических и письменных источниках: Акад. А.Аскарлов таваллудининг 70 йиллигига бағишланган илмий анжуман материаллари. – Тошкент: Фан, 2005. – С. 7-25.
- 4.5. Авский. Сардоба Абдуллахана. – Ташкент., 1893.
- 4.6. Агбунов М.В. Загадки Понта Эвксинского. – М.: Мысль, 1985.
- 4.7. Агзамова Г.А. Караванная дорога Тобольск - Бухара в XVII-XVIII вв. // Россия и восток: Проблемы взаимодействия. - М., 1992. – С. 6-9.
- 4.8. Агзамова Г.А. Савдо йўллари // Темур ва Улуғбек даври тарихи. Муаллифлар жамоаси. - Тошкент, 1996. – В. 154-164.
- 4.9. Агзамова Г.А. Сўнгги ўрта асрлар Ўрта Осиё шаҳарлари - хунармандчилик ва савдо марказлари. – Тошкент: Ўзбекистон, 2000.
- 4.10. Агзамова Г.А. Волжско-каспийский путь в XVI- первой половине XIX вв. // Тюркологический сборник, 2002. Россия и тюркский мир. - М.: Восточная литература, 2003. - С. 139-154.



- 4.11. Агзамова Г.А. Ўрта Осиё хонликларидаги савдо ва унга хос анъаналар // Буюк ишак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – С. 81-87.
- 4.12. Адылов Ш. Эфталиты и западный Согд // Археология, история и культура Средней Азии: Тезисы докладов международной конференции. – Ташкент, 2002. – С. 21-23.
- 4.13. Адылов Ш.Т. Историческая топография одной из средневековых дорог по направлению Бухара-Хорезм // Археология и история Центральной Азии. К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарканд, 2004. – С. 18-20.
- 4.14. Азамат Зиё. Ўзбек давлатчилиги тарихи. Энг қадимги даврдан Россия босқинига қадар. – Тошкент: Шарқ, 2000.
- 4.15. Акишев К.А. К проблеме происхождения номадизма в аридной зоне древнего Казахстана // Поиски и раскопки в Казахстане. – Алмата: Паука, 1972. – С. 31-46.
- 4.16. Акишев К.А. Курган Иссык. – М., 1978.
- 4.17. Алимова Д.А. Ўзбекистонда тарих фанининг вазифалари ва муаммолари // Ўзбекистоннинг янги тарихи: Концентуал-методологик муаммолар: Республика илмий-назарий анжумани материаллари. – Тошкент: Академия, 1998. – Б. 11-15.
- 4.18. Алишер Навоий // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. – 1-жилд. –Б. 217-224.
- 4.19. Алексеев А., Першиц Л. История первобытного общества. – М., Высшая школа, 1990.
- 4.20. Алёшкин В.К. К проблеме генетических связей Южно-Туркменских комплексов в эпоху бронзы // КСИА. – М.: 1980. – Вып. 161. – С. 114-118.
- 4.21. Амальрик А.С., Монгайт А.Л. В поисках исчезнувших цивилизаций. Изд. второе, дополненное. – М., Наука, 1966.
- 4.22. Аминов Б. Труд Мира Иззатуллы “Масир-и Бухоро” как важный источник по истории Средней Азии начала XIX в. // Великий Шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. –Ташкент, 2006. – С. 112-115.
- 4.23. Амиров А. От // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2003. – 6-жилд. –Б. 593-594.
- 4.24. Андрианов Б.В. Древние оросительные системы Приаралья. – М.: Наука, 1969.
- 4.25. Анарбаев А. Благоустройство средневекового города Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1981.
- 4.26. Анарбоев А.А. О раннем городе Фергане // Ош и Фергана в исторической перспективе. – Бишкек, 2000. – Вып. 3. – С. 70-71.
- 4.27. Араби от // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. – 1-жилд. –Б. 386-387.

- 4.28. Арава // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. – 1-жилд. – Б. 390.
- 4.29. Аравакаш // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. – 1-жилд. – Б. 391.
- 4.30. Арандеренко Г.А. Цистерны в Каршинской степи // Досуги в Туркестане. – СПб., 1883. – С. 244-249.
- 4.31. Ароба Туро // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. – 1-жилд. – Б. 420-421.
- 4.32. Археология зарубежной Азии. – М., 1986.
- 4.33. Археологические исследования Кампыртепа // МТЭ – Ташкент, 2000 – 2002. – Вып. 1-3.
- 4.34. Аркиш // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. – 1-жилд. – Б. 440-441.
- 4.35. Архипов. Военная рекогносцировка равнинной части Бухарского ханства, произведенная в 1883 г. Генерального Штаба Капитаномъ Архиповым // Сборникъ географическихъ, топографическихъ и статистическихъ материалов по Азии. – СПб., 1884. — Вып. X. – С. 171-238.
- 4.36. Аскарлов А.А. Новые находки андроновской культуры в низовьях Зерафшана // ИМКУ. – Ташкент, 1965. — Вып. 6. – С. 53-56.
- 4.37. Аскарлов А.А. Сополлитепа. – Ташкент: Фан, 1973.
- 4.38. Аскарлов А. Древнеземледельческая культура эпохи бронзы юга Узбекистана. – Ташкент: Фан, 1977.
- 4.39. Аскарлов А. Энг қадимги шаҳар. – Тошкент, 2001.
- 4.40. Аскарлов А. Ўзбек халқининг этногенези ва этник тарихи. – Тошкент: 2007.
- 4.41. Аскарлов А.А., Абдуллаев Б.Н. Жаркутан (к проблеме протогородской цивилизации на юге Узбекистана). – Ташкент: Фан, 1983.
- 4.42. Аскарлов А., Ширинов Т. Ранняя городская культура юга Средней Азии в эпоху бронзы. – Самарканд, 1993.
- 4.43. Ахалтака от зоти // Ўз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2000. — 1-жилд. – Б. 528.
- 4.44. Ахмедов Б.А. Историко-географическая литература Средней Азии XVI-XVIII вв. (письменные памятники). – Ташкент: Фан, 1985.
- 4.45. Ахмедов Б.А. Ўзбек улуси. – Тошкент: Нур, 1992.
- 4.46. Ахмедов Б. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994.
- 4.47. Бабаджанов Р. К вопросу о скотоводческом хозяйстве туркмен Тедженского оазиса в конце XIX- начале XX в. // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 220-229.
- 4.48. Бабаходжаев М.А. Очерки социально-экономической и политической истории Афганистана. – Ташкент, 1975.
- 4.49. Байпаков К.М. Средневековые города Казахстана на Великом шелковом пути. – Алматы: Ылым, 1998.

- 4.50. Бакшанин А.Г. Парфия и Рим. — М., 1960.
- 4.51. Бартольд В.В. Туркестан в эпохи монгольского нашествия. Соч. в 9 томах. — М.: Изд-во восточной литературы, 1963а. Т. I.
- 4.52. Бартольд В.В. История культурной жизни Туркестана. Соч. в 9 томах. — М.: Изд-во восточной литературы, 1963в. — Т. II. Ч. 1. — С. 167-433.
- 4.53. Бартольд В.В. К истории орошения Туркестана. Соч. в 9 томах. — М.: Наука, 1965. — Т. III. — С. 97-236.
- 4.54. Бартольд В.В. Извлечение из сочинения Гардизи “Зайн ал-ахбар”. Приложение к отчёту о поездке в Среднюю Азию с научной целью. 1893-1894 гг. Соч. в 9 томах. — М.: Наука, 1973а. — Т. VIII. — С. 23-62.
- 4.55. Бартольд В.В. Хофиз Абру и его сочинения. Соч. В 9 томах. — М.: Наука, 1973в. — Т. VIII.
- 4.56. Беленицкий, А.М., Бентович И.Б., Большаков О.Г. Средневековый город Средней Азии. — Л.: Наука ЛО, 1973.
- 4.57. Беляева Т.В. К исторической топографии городов Уструшаны // Древняя и средневековая археология Средней Азии (К проблеме истории культуры). — Ташкент: Фан, 1990. — С. 76-85.
- 4.58. Борнс А. Путешествие в Бухару: рассказ о плавании по Инду от моря до Лагара с подарками Великобританского короля и отчет о путешествии из Индии в Кабул, Татарию, Персию, предпринятом по предписанию Высшего правительства Индии в 1831, 1832 и 1833 годах лейтенантом Ост-Индийской компанейской службы Александром Борнсом, членом королевского общества / Перевел с английского Георг Минъ. — М.: Изд-е П.В.Голукова, 1849. — Ч. 2.
- 4.59. Борнс А. Путешествие в Бухару. Перевел с английского Георг Минъ. — М., 1849. — Ч. 3.
- 4.60. Ветехтин А.Г. Курс минерологии. — М., 1961.
- 4.61. Бизли Ч.Р. Генрих мореплаватель / Пер. с английского Г.И.Головнева и Г.А.Барабтарло. — М.: Наука, 1979.
- 4.62. Болелов С.Б. Нурумское поселение в левобережном Хорезме // Ўрта Осиёнинг маданий мероси. — Тошкент, 2000. — С. 34-37.
- 4.63. Боровкова Л.А. Царства «Западного края» во II-I веках до н. э. Восточный Туркестан и Средняя Азия по сведениям из «Ши цзи» и «Хань шу». — М.: ИВ РАН — Крафт, 2001.
- 4.64. Буриев О., Калганов А. Об одном участке Великого шелкового пути / На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. — Ташкент: Фан, 1990. — С. 106-116.
- 4.65. Буряков Ю.Ф. К исторической топографии городов средневекового Илака // Проблемы археологии Средней Азии: Тезисы докладов и сообщений к совещанию по археологии Средней Азии. — Л., 1968.
- 4.66. Буряков Ю.Ф. Горное дело и металлургия средневекового Илака. V-начало XIII в. — М.:Наука, 1974.
- 4.67. Буряков Ю.Ф. По древним караванным путям Ташкентского оазиса. — Ташкент: Фан, 1978.

- 4.68. Буряков Ю.Ф. Генезис и этапы развития городской культуры Ташкентского оазиса. – Ташкент, 1982.
- 4.69. Буряков Ю.Ф. Торговые пути и их роль в урбанизации бассейна Яксарта // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Фан, 1990а. – С. 82-100.
- 4.70. Буряков Ю.Ф. Рабады средневекового Бенакета // ИМКУ. – Ташкент, 1990в. — Вып. 24. – С. 21-26.
- 4.71. Буряков Ю.Ф. Металлургическая база древней государственности Согда и Хорезма // Суғд Марказий Осиёнинг маданият алоқалари тизимида: Т.ф.д. Р.Х.Сулаймоновнинг 60-йиллигига боғишланган конференцияси материаллари. – Самарқанд, 1999. – Б. 28-32.
- 4.72. Буряков Ю.Ф. К вопросу о торгово-экономических и культурных связях Согда и Индии в древности и раннем средневековье // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000. – С. 161-164.
- 4.73. Буряков Ю.Ф. Из истории горного дела и металлургии древнего Согда // Центральная Азия: источники, история, культура: Тезисы докладов конференции, посвященной 80-летию Е.А. Давидовича и Б.И.-Литвинского. – М., 2003.
- 4.74. Буряков Ю.Ф. Экономические и культурные связи Чача и Ферганы // Буюк Ишак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. – С. 22-23.
- 4.75. Буряков Ю.Ф. Этнокультурная ситуация в Среднеазиатском Междуречье в древности и средневековье // Ўзбекистонда этнодемография жараянлар: Халқаро конференция материаллари. I қисм. – Тошкент, 2005. – С. 21-26.
- 4.76. Буряков Ю.Ф. Страницы древней истории Ангрена // Ангрэн истиқболли шаҳар: Республика илмий-назарий анжумани материаллари. Ангрэн – 2006 й. 28-29 май. – Тошкент: Фалсафа ва ҳуқуқ, 2006. – Б. 20-26.
- 4.77. Буряков Ю.Ф., Кошеленко Г.А. Ташкентский оазис (Чач) // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985. – С. 297-303.
- 4.78. Буряков Ю.Ф., Алимов У., Богомолов Г.И. Археологические исследования на городище Шахрухия // Археологические исследования в Узбекистане. 2003 год. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” давлат илмий нашриёти, 2004. – С. 56-60.
- 4.79. Буряков Ю.Ф., Грицина А. Мавераннахр на Великом шелковом пути. – Самарканд-Бишкек, 2006.
- 4.80. Бьков А.А. Монеты Китая. – Л., 1969.
- 4.81. Бьков А. Очерк переправ через реку Амударья. – Ташкент, 1879.
- 4.82. Бўриев О. Темурийлар даври ёзма манбаларида Марказий Осиё. – Тошкент: Фан, 1997.
- 4.83. Вайнберг Б.И., Юсупов Х.Ю. Культурный комплекс древних скотово-

- дов на Узбое // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. — М.: Наука, 1990. — С. 30-44.
- 4.84. Васильев. Маршрутное описание дороги от Келифа до Патта-Киссара // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1894. — Вып. LVII. — 403-405.
- 4.85. Виноградов А.В. Древние охотники и рыболовы Среднеазиатского междуречья. — М.: Наука, 1981.
- 4.86. Виноградова В.А. Энеолитические памятники Хорезма // МХЭ. — М., 1968. — Вып. 8. — С. 172-177.
- 4.87. Виноградов А.В., Мамедов Э.Д. Ландшафтно-климатические условия среднеазиатских пустынь в голоцене // ИМКУ. — Ташкент: Фан, 1974. — Вып. 2.
- 4.88. Вяткин В.Л. Материалы к исторической географии Самаркандского вилайета // Справочная книжка Самаркандской области. — Самарканд, 1902. — Вып. 7. — С. 1-83.
- 4.89. Вяткин В.Л. Афрасиаб — городище бывшего Самарканда. Археологический очерк. — Ташкент, 1927.
- 4.90. Галкин А. Краткий очерк Бухарского ханства. Вырезка из "Военного сборника". 1890. — № 11. — С. 176-197.
- 4.91. Галкин А., Военно-статистический очерк средней и южной частей Сурханской долины 1889 г., составленный генерального штаба подполковником Галкиным // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1894. — Вып. LVII.
- 4.92. Гинтелло. Сведения по интендантской части, собранные в Бухарском ханстве капитаном Гинтелло в мае и июне 1885 г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1886. — Вып. XXI. — С. 1-53.
- 4.93. Гольберг Н.М. Русско-индийские отношения в XVII в. // Ученые записки Тихоокеанского института. — М.-Л., 1949. — Т. 11.
- 4.94. Горбунова Н.Г. Некоторые особенности формирования древних культур Ферганы // Археологический сборник Гос. Эрмитажа. — Л., 1984. — Вып. 25. — С. 105-109.
- 4.95. Горбунова Н., Ивочкина Н. Монеты у-шу из могильников Ферганы / Сообщение Гос. Эрмитажа. — Л.: Искусство, 1988. — С. 45-50.
- 4.96. Горненский И. Тайны империи Чингизхана. — М.: Вече, 2004.
- 4.97. Городище Пайкенд. К проблеме изучения средневекового города Средней Азии. — Ташкент: Фан, 1988.
- 4.98. Грэй Дж.Г. История древнего Китая / Пер. с английского А.Б. Вальдман. — М., Центрполиграф, 2006.
- 4.99. Григорьев Г.В. Отчет об археологической разведке в Янгюльском районе УзССР в 1934 г. — Ташкент, 1937.
- 4.100. Грицина А.А. К сложению городов и поселений на древних путях северной Уструшаны // На Среднеазиатских трассах Великого шелково-

- го пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Наука, 1990. – С. 18-22.
- 4.101. Грицина А.А. Археологические памятники Сырдарьинской области. – Ташкент: Фан, 1992.
- 4.102. Грицина А.А. Уструшанские были. – Ташкент: Изд. Народного наследия им. А.Кадыри, 2000.
- 4.103. Грулев М.В. Аму-дарья – Ташкент, 1900.
- 4.104. Грум-Гржимайло. Описание путешествия в Западный Китай. – СПб., 1896. — Т. 1.
- 4.105. Грум-Гржимайло Г.Е. Рост пустынь и гибель пастбищных угодий и культурных земель в Центральной Азии за исторический период. – М., 1933. т. XV. — Вып. 5.
- 4.106. Губаев А. Культурная интеграция античного и раннесредневекового Туркменистана и Индии // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000. - С. 143-144.
- 4.107. Гуляев В.И. Доколумбовы плавания в Америку: мифы и реальность. – М.: Международные отношения, 1991.
- 4.108. Гуламов Х. Дипломатические отношения государств Средней Азии с Россией в XVIII – первой половине XIX в. – Ташкент: Фан, 2005.
- 4.109. Гулямов Я.Г. История орошения Хорезма с древнейших времен до наших дней. – Ташкент, 1957.
- 4.110. Гулямов Я.Г. Исследование исторической гидрографии низовьев Кашкадарьи и Зарафшана // ИМКУ. – Ташкент: Фан, 1963. — Вып. 6. – С. 17-21.
- 4.111. Гулямов Я.Г., Исломов У., Аскарлов А. Первобытная культура и возникновение орошаемого земледелия в низовьях Зарафшана. – Ташкент: Фан, 1966.
- 4.112. Гумилев Л. Древняя Русь и Великая степь. – М.: Изд. группа «АСТ», 2002.
- 4.113. Гумилев Л.Н. Древние тюрки. – Санкт-Петербург: СЗКЭО «Кристалл», 2003.
- 4.114. Гумилев Л. Этногенез и биосфера земли. – М.: Изд. группа «АСТ», 2004.
- 4.115. Гумилев Л. История народа хунну. – М.: Изд. группа «АСТ», 2004.
- 4.116. Гумилев Л. Ритмы Евразии. Эпохи и цивилизации. – М.: АСТ, 2005.
- 4.117. Дандамаев М.А., Луконин В.Г. Культура и экономика древнего Ирана. – М., 1980.
- 4.118. Демезон П.И. Записки о Бухарском ханстве (Отчеты П.И. Демезона и И.В. Виткевича). – М.: Наука, 1983. – С. 17-83.
- 4.119. Джаббаров И. Узбеки (этнокультурные традиции, быт и образ жизни). – Ташкент: Шарк, 2007.
- 4.120. Джон Мэн. Чингисхан / Перевод с английского В. Артемова. – М.: ЭКСМО, 2006.
- 4.121. Джумаев А.Б. О взаимосвязях музыкальных культур Средней Азии

- и Индии // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент., 2000. – С. 153-156.
- 4.122. Джуракулов М.Д., Холматов Н.У. Мезолит и неолит Среднего За-  
рафшана. – Ташкент: Фан, 1991.
- 4.123. Долуханов П.М. Работы палеографического отряда Западной Турк-  
мении // АО 1976 года. – М.: Наука, 1977. – С. 549-550.
- 4.124. Древний и средневековый город восточного Мавераннахра. Шохру-  
хия I-XVIII вв. н.э. – Ташкент: Фан, 1990.
- 4.125. Древнетюркский словарь. – Л., 1969.
- 4.126. Древности южного Хорезма. Труды Хорезмской археолого-топогра-  
фической экспедиции. – М.: Наука, 1991. вып. XVI
- 4.127. Древности Южного Узбекистана. Каталог. Университет Сока. – Таш-  
кент, 1991. № 258.
- 4.128. Дудаков С.А. Раскопки пристани Кампыртепа // Археология, ис-  
тория и культура Средней Азии: Тезисы докладов международной  
конференции. – Ташкент, 2002а. – С. 51-53.
- 4.129. Дудаков. С.А. Взаимосвязь палеэкологии и культуры (по материа-  
лам Средней Азии) // Культурное наследие Средней Азии. – Таш-  
кент., 2002в. – С. 71-77.
- 4.130. Дуке Х. Чиракчинское поселение // ИМКУ. – Ташкент, 1982. № 17.
- 4.131. Ёвмут от зоти // Ёз МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энцик-  
лопедияси” Давлат нашриёти, 2002. 3-жилд. –Б. 464.
- 4.132. Еврейнов. Рекогносцировка пути через Джамский перевал на Гузар  
и на Карши 1887 г. Генерального Штаба полковника Еврейнова //  
Сборникъ географическихъ, топографическихъ и статистическихъ  
материалов по Азии. – СПб., 1888. Вып. XXXVI. –С. 112-146.
- 4.133. Елканли чана // ЁзМЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энцик-  
лопедияси” Давлат нашриёти, 2002. 3-жилд. –Б. 417.
- 4.134. Ёрматов И. Илоқ тарихи. – Тошкент: Алишер Навоий номидаги Ёзбе-  
кистон Миллий кутубхонаси нашриёти, 2005.
- 4.135. Ермолова Н.М. К характеристике млекопитающих Туркмении брон-  
зового века (по остеологическому материалу из раскопок Алтын-депе  
в 1975 г.) // КД. – Ашхабад: Ёлым, 1979. — Вып. VIII. – С. 113-116.
- 4.136. Ермолова Н.М. Материалы к изучению скотоводства и охоты в Цен-  
тральной Азии в эпоху энеолита и бронзы // Древние цивилизации  
Востока: Материалы II Советско-американского симпозиума. – Таш-  
кент, 1986. – С. 116-117.
- 4.137. Ермолова Н.М. Костные остатки из памятников раннего железного  
века Южного Узбекистана // Приложение к книге А. С. Сагдуллаева  
“Усадьбы Древней Бактрии” – Ташкент, 1987. – С. 99-100.
- 4.138. Жантель П., Страйд С. Долина Сурхандарьи (первые результаты  
работ бактрийской мафуз по региональному обследованию) // Куль-  
турное наследие Средней Азии. – Ташкент, 2002. – С. 83-89.

- 4.139. Жуковский С.В. Своепение России с Хивой и Бухарой за последнее трехсотлетие // Труды общества русских ориенталистов. – СПб, 1915. № 2.
- 4.140. Жўрақулов М., Жўрақулова Д.М. Самарқанд худудининг энг қадимги маданият тарихи саҳифаси // Самарқанд шахрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шахрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент.-Самарқанд: Фан, 2007. – Б. 7-9.
- 4.141. Заднепровский Ю.А. Древнеземледельческая культура в Фергане. / МИА. – М., 1962. — Вып. 118.
- 4.142. Заднепровский Ю.А. Ферганская экспедиция // АО 1978 года. – М.: Наука, 1979а. – С. 591-592.
- 4.143. Заднепровский Ю.А. Чустская культура Ферганы и памятники раннежелезного века Средней Азии // АДД. – М., 1979в.
- 4.144. Заднепровский Ю.А. Фергана. Эйтатанская культура // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985а. – С. 195-198.
- 4.145. Заднепровский Ю.А. Фергана // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985в. – С. 304-309.
- 4.146. Заднепровский Ю.А. Древние города и этапы урбанизации в Средней Азии // Зона и этапы урбанизации. – Ташкент, 1989. – С. 51-53.
- 4.147. Заднепровский Ю.А. Трансазиатский степной путь – ветвь Шелкового пути по археологическим данным // Древние номады Центральной Азии. – СПб., 1997. – С. 79-82.
- 4.148. Замаровский В. Тайны Хеттов. – М.: Наука, 1968.
- 4.149. Зимин Л.А. Развалины старого Пайкенда в их современном состоянии // ПТКЛА. – Ташкент, 1914. Год 18. — Вып. 2. – С. 58-59.
- 4.150. Зияев Х.З. Ўрта Осиё ва Сибирь (XVI– XIX асрлар). – Тошкент: Фан, 1962.
- 4.151. Зияев Х.З. Экономические связи Средней Азии с Сибирью в XVI–XIX вв. – Ташкент: Фан, 1983.
- 4.152. Зиёев Х. Сибирь, Волга ва Урал бўйларидаги ўзбеклар (энг қадимги даврлардан XX аср бошларигача). Ўзбек ва рус тилларида. – Тошкент: Шарқ, 2003.
- 4.153. Ибрагимов Н. Ибн Баттута и его путешествие по Средней Азии. – М.: Наука, 1988.
- 4.154. Иерусалимская А.А. О Северокавказском “шелковом пути” в раннем средневековье // СА. – М., 1977. № 2. – С. 72-73.
- 4.155. Ильясов Дж.Я. Терракоты Кампиртепа // МТЭ. – Ташкент, 2000. Вып. 1. – С. 98-102.
- 4.156. Инновацион менеджмент. – Тошкент: Akademiya, 2005.
- 4.157. Исаков А.И. Саразм – новый земледельческий памятник Средней Азии // СА. – М., 1986. № 1.
- 4.158. Исаков А.И. Саразм. К вопросу становления раннеземледельческой культуры Зарафшанской долины. Раскопки, 1977-1983 гг. – Душанбе: Дониш, 1991.



- 4.159. Исамиддинов М.Х. Истоки городской культуры Самаркандского Согда. – Ташкент: Изд. Народного наследия им. А.Кадыри, 2002.
- 4.160. Исамиддинов М.Х., Сулейманов Р.Х. Еркурган. – Ташкент: Фан, 1984.
- 4.161. Исамиддинов М., Курбанов Н. Связи скотоводческого и земледельческого населения Согда // Археология, история и культура Средней Азии: Тезисы докладов международной конференции. – Ташкент, 2002.
- 4.162. Исламов У. Пещера Мачай. – Ташкент: Фан, 1975.
- 4.163. Исломов Ў. Кавардон, ипак йўли ёқасидаги шаҳар // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее. Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – Б. 6-10.
- 4.164. Исломов У.И., Тимофеев В.И. Культура каменного века Центральной Ферганы. – Ташкент, 1986.
- 4.165. Исломов У.Н., Крахмаль К.К., Эргашев Ш.Э. Узбекистан входит в зону формирования древнего человека // Археология и история Центральной Азии. – Самарканд, 2004. – С. 72-74.
- 4.166. Иссиқ қўрғони. // Ўз МЭ. – Ташкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2002. 4-жилд. – Б. 262-263.
- 4.167. История древнего Востока. – М., 1988.
- 4.168. История первобытного общества. – М.: Высшая школа, 1990.
- 4.169. История Узбекистана в источниках / Сост. Б.В.Лунин. – Ташкент: Фан, 1984.
- 4.170. Исҳоқов М. Сугдиёна тарих чорраҳасида. – Тошкент, 1988.
- 4.171. Исҳоқов М. Унутилган подшоликдан хатлар. – Тошкент, 1992.
- 4.172. Итиза М.И. Археологические памятники на древних торговых путях вдоль берегов Амударьи // Древности Южного Хорезма. ТХАТЭ. – М., 1991. – Т. 16.
- 4.173. Калыбекова А. Теоретические и прикладные основы народной педагогики казахов. – Алматы: БАУР, 2005.
- 4.174. Камалиддинов Ш.С. «Китаб ал-Ансаб» Абу Са’да Абдалкарима ибн Мухаммада ас-Сам’ани как источник по истории и культуре Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1993.
- 4.175. Камалиддинов Ш.С. Историческая география Южного Согда и Тархаристана. – Ташкент: Фан, 1996.
- 4.176. Камалиддин Ш.С. О горнорудном деле и металлургии у древних тюрков // Археология и история Центральной Азии: К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарканд, 2004. – С. 74-83.
- 4.177. Камалиддин Ш.С. К вопросу об этнической ситуации // История Узбекистана в археологических и письменных источниках: Акад. А.Аскаров таваллудининг 70 йиллигига бағишланган илмий анжуман материаллари. – Тошкент: Фан, 2005а. – С. 231-241.

- 4.178. Камолиддин Ш С. Древнетюркская топонимия Средней Азии. – Ташкент: Шарқ, 2006а.
- 4.179. Кап. Стенкевичъ. Бассейн Каратаг-Дарьи // Сборникъ географическихъ, топографическихъ и статистическихъ материалов по Азии. – СПб., 1894. — Вып. LVII.
- 4.180. Кап. Лилиенталь. Гиссарская и Кабадженская бекство // Сборникъ географическихъ, топографическихъ и статистическихъ материалов по Азии. – СПб., 1894. — Вып. LVII – С. 9-58.
- 4.181. Кастанье И.В. Археологические разведки в Бухарских владениях // Протоколы ТКЛА. Год. XXI. – Ташкент, 1917. – С. 26-32.
- 4.182. Касымов М.Р. Кремнеобрабатывающие мастерские и шахты каменного века Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1972.
- 4.183. Кдырнязов М.Ш. Культурные связи средневековых городов Хорезма // Археология Приаралья. – Ташкент: Фан, 1984. — Вып. II. – С. 93-95.
- 4.184. Кдырнязов М.Ш. Великий шелковый путь и средневековые города Хорезма // Археология и история Центральной Азии // К 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарқанд, 2004. – С. 83-86.
- 4.185. Кенгқўл қабристонӣ // Ўз МЭ. – Тошкент: «Ўзбекистон Миллий энциклопедияси» Давлат нашриёти, 2002. — 4-жилд. –Б. 546.
- 4.186. Кесь А.С. Аральское море в голоцене // Этнография и археология Средней Азии. – М.: Наука, 1979. – С. 19-23.
- 4.187. Кеш-Шахрисабз тарихидан лавҳалар. – Тошкент: Шарқ, 1998.
- 4.188. Кинк Х.А. Египет до фараонов. – М., 1964.
- 4.189. Кирчо Л.Б. Начало формирования торговых путей в Средней Азии (культурные взаимодействия населения Южного Туркменистана и долины Зарафшана во второй половине IV-III тыс. до н.э.) // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарқанд: Фан, 2007. – С. 97-101.
- 4.190. Кобзева О.П. Великий шелковый путь: история и современность. – Ташкент: Фан, 2005.
- 4.191. Кобзева О.П. История изучения Великого шелкового пути во второй половине XIX – начале XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006.
- 4.192. Когучи Ясуо. Согдийская культура и согдийцы в Японии // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарқанд: Фан, 2007. – С. 119-125.
- 4.193. Костенко Л.Ф. Туркестанский край. Опыт военно-статистического обозрения Туркестанского военного округа // Материалы для географии и статистики России. – СПб., 1830. — Т. 1.

- 4.194. Кошеленко Г.А. Серахский оазис // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985а. – С. 186-187.
- 4.195. Кошеленко Г.А. Уструшана // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985в. – С. 200-201.
- 4.196. Кошеленко Г.А. Кушано-сасаниды в истории Мерва // ШИФК. – Москва-Магнитогорск, 2000а. Вып. VII. – С. 361.
- 4.197. Кошеленко Г.А. Парфия и Индия: политические и культурные контакты // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент., 2000в. – С. 135-142.
- 4.198. Кошеленко Г.А., Мунчаев Р.М. Раскопки на городище Ай-Хонум в 1965-1968 гг. (обзор сводной публикации) // Бактрийские древности. – Л., 1976.
- 4.199. Кошеленко Г.А., Буряков Ю.Ф. Ташкентский оазис // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985. – С. 198-200.
- 4.200. Крамер С.Н. История начинается в Шумере / Перевод с английского Ф.Л. Мендельсона, Предисловие, переводы шумерских поэтических текстов и комментарии В.К. Афанасьевой. – М.: Наука, 1991.
- 4.201. Крашенинникова Н.И. Прошлое Китаба // Вехи времен. – Ташкент: Г.Гулям, 1989. – С. 27-33.
- 4.202. Кубатбеков М. Каравансарай Таш-рабат // АО 1978 года. – М.: Наука, 1979. – С. 592.
- 4.203. Кузьмина Е.Е. Этапы развития колесного транспорта Средней Азии в эпоху энеолита и бронзы // ВДИ, – М., 1980. № 4.
- 4.204. Культура и искусство Вавилонии, Ассирии и соседних стран. – М.: Искусство. 1953.
- 4.205. Кун А.А. Очерки Шахрисябзского бекства // ЗИРГО по отделению этнографии. – СПб., 1880. Т.VI. – С. 203-237.
- 4.206. Курбансахатов К. Энеолит Анау. – Ашхабад: Ылым, 1987.
- 4.207. Ламбер-Карловский К., Саблов Дж. Древние цивилизации. Ближний Восток и Мезоамерика. – М., 1991.
- 4.208. Ларичева И.П. Палеоиндейские культуры Северной Америки. – Новосибирск. 1979.
- 4.209. Лақай от зоти // Ўз МЭ. – Ташкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2003. 5-жилд. – Б. 158.
- 4.210. Литвинский Б.А. Орудия труда и утварь из могильников Западной Ферганы. Археологические и этнографические материалы по истории культуры и религии Средней Азии. – М.: Главная редакция Восточной литературы, 1978. — Вып. IV.
- 4.211. Литвинский Б.А., Окладников А.П., Ранов. В.А. Древности Кайрак-Кумов (Древнейшая история Северного Таджикистана). Труды, том XXXIII. – Душанбе, 1962.
- 4.212. Логофет Д.Н. В горах и на равнинах Бухары. – СПб., 1913.
- 4.213. Лордкипанидзе Л.Н. История геологического изучения Узбекистана в системе цивилизации Азии. – Ташкент, 2001.

- 4.214. Лощков В. О древней русской дипломатии. – М., 1957.
- 4.215. Лубо-Лесниченко Е.И. Китай на Шелковом пути. Шёлк и внешние связи древнего Китая. – М.: Вост. лит. 1991.
- 4.216. Лукас А. Материалы и ремесленные производства древнего Египта. – М., 1952.
- 4.217. Лунина С.В. О возможном отождествлении Наукад Курайша // Материалы по истории и археологии Средней Азии. – Ташкент: Фан, 1975. – С. 3-14.
- 4.218. Лунина С.В. Города Южного Согда в VIII-XII вв. – Ташкент: Фан, 1984.
- 4.219. Лунина С.В. О торговых связях Кашкадарьинского оазиса в IX-XII вв. // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Фан, 1990а. – С. 101-105.
- 4.220. Лунина С.В. Культурные и торговые связи средневековых городов и поселений долины Кашкадарьи с сопредельными территориями // Культурные связи народов Средней Азии и Кавказа. Древность и средневековье. – М.: Наука, 1990в. – С. 101-107.
- 4.221. Мавлонов Ў. Ўрта Осиёда қадимги алоқа йўлларининг шаклланиши ва ривожланиши тарихидан // Тарих, мустақиллик, миллий ғоя: Республика илмий-назарий анжумани материаллари. – Тошкент: Академия, 2001. – Б. 137-140.
- 4.222. Мавлонов Ў. Позднесредневековые транзитные дороги Кашкадарьинского оазиса // Культурное наследие Средней Азии. – Ташкент, 2002а. – С. 154-160.
- 4.223. Мавлонов Ў. К истории сложения древнейших путей на юге Средней Азии // Ўрта Осиё археологияси, тарихи ва маданияти: Халқаро илмий конференция маърузалари тезислари. – Ташкент, 2002в. – С. 73-74.
- 4.224. Мавлонов Ў. Марказий Осиё ва Фарбий Европа IX – XII асрларда: Ислом-Христиан мулоқоти тарихига назар // Христиан-Ислом мулоқоти. Германия-Ўзбекистон: Халқаро семинар материаллари. – Тошкент: Академия, 2003а. – Б.138-142.
- 4.225. Мавлонов Ў. Илк мусулмон Уйғониш даври ва диний бағрикенглик // Бағрикенглик – жамият барқарорлигининг асоси: Илмий-амалий анжуман материаллари. – Тошкент, 2003в. – Б. 121-123.
- 4.226. Мавлонов Ў. Қадимги йўллар ва этномаданий алоқалар // Ўзбекистонда этнодемографик жараёнлар: Халқаро илмий-амалий анжуман материаллари. Тошкент, 9-апрель 2005 йил. – Тошкент, 2005а. – Б. 64-68.
- 4.227. Мавлонов У. Древние пути Центральной Азии. К проблеме древних взаимосвязей Средней Азии и Алтая // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции. Ташкент, 19-20- октября 2006 г. – Ташкент, 2006. – С. 122-123.

- 4.228. Мавлонов Ў. Қадимги йўлларнинг урбанизация ва шаҳарсозлик маданияти ривожига туган ўрни // Ўзбекистонда урбанизация жараёнлари: тарих ва ҳозирги замон. Халқаро илмий-амалий анжуман материаллари. Ташкент, 30-31 март 2007 йил. (I қисм). – Ташкент, 2007а. – Б. 50-54.
- 4.229. Мавлонов У. Самарқанд в системе древних путей Среднеазиатского междуречья // Роль города Самарқанда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летнему юбилею города Самарқанда. – Ташкент-Самарқанд: Фан, 2007в. – С. 101-104.
- 4.230. Мавлонов Ў., Маҳкамова Д. Маданий алоқалар ва савдо йўллари. – Тошкент: Akademiya, 2004.
- 4.231. Магидович И.П. Очерки по истории географических открытий. В 4-х т. – Ташкент, 1967.
- 4.232. Магидович И. Связи Европы с Китаем до XIII в. // Вступительная статья в “Книга Марко Поло о разнообразии мира, записанная пизанцем Рустикано в 1298 г. от р. X”. – Алма-Ата: Наука, 1990. – С. 3-37.
- 4.233. Маев Н. Очерки Бухарского ханства // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879а. — Вып. V. – С. 77-129.
- 4.234. Маев Н. Очерки Гиссарского края // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879в. — Вып. V. – С. 130-255.
- 4.235. Маев Н. Географический очерк Гиссарского края и Кулябского бекства // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879с. — Вып. V. – С. 255.-280.
- 4.236. Маев Н. Очерки горных бекств // Материалы для статистики Туркестанского края. – СПб., 1879д. — Вып. V. – С. 280-328.
- 4.237. Максимова А.Б. Усуньские курганы левобережья реки Или. “Известия АН КазССР, серия истории, археологии и этнографии”. – Алма-Ата, 1959. — Вып. 1.(9). – С. 79-85.
- 4.238. Максимова А.Б. Курганы сахского времени могильника Джуван-тобе // КСИИМК. – М., 1960. — Вып. 80. – С. 60-64.
- 4.239. Малькеева А.А. Значение Великого шелкового пути в расширении международных музыкальных связей // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Наука, 1990. – С. 39-59.
- 4.240. Малькольм Колледж. Парфяне. Последователи пророка Заратустры / Пер. с английского Т.Л.Черезовой – М.: Центрполиграф, 2004.
- 4.241. Малявкин А.Г. Танские хроники о государствах Центральной Азии. Тексты и исследование. – Новосибирск: Наука, 1989.
- 4.242. Мамбетуллаев М. Хорезм и контакты с кочевниками // Археология и история Центральной Азии: Материалы конференции, посвященной к 70 летию со дня рождения академика Академии наук Республики Узбекистан Юрия Федоровича Бурякова. – Самарқанд, 2004. – С. 97-102.

- 4.243. Мамбетуллаев М. Хорезм и Великий шелковый путь // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции. — Ташкент, 2006. — С. 20-24.
- 4.244. Мандельштам А.М. О некоторых вопросах сложения таджикской народности в Среднеазиатском междуречье // СА. — М., 1954. — № XX. — С. 77-78.
- 4.245. Мандельштам А.М. Памятники эпохи бронзы в Южном Таджикистане // МИА. — М.-Л., 1968. — № 45.
- 4.246. Маньлов Ю.П. Археологические исследования караван-сарая Центрального Устюрта // Археология Приаралья. — Ташкент, 1982. — Вып. 1.
- 4.247. Маньлов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. — М., 1982. № 2. — С.180-184.
- 4.248. Маньковская Л.Ю. Архитектурные памятники Кашкадарьи. — Ташкент: Узбекистан, 1971.
- 4.249. Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). — Ташкент: Фан, 1980.
- 4.250. Маргулан А.Х. Отчет о работах Центрально-Казахстанской археологической экспедиции. 1947 г. // Известия АН КазССР, серия археол.— Алма-Ата, 1949. — Вып. 2. — С. 13-19.
- 4.251. Маргулан А.Х. Горное дело в Центральном Казахстане в древние и средние века // Поиски и раскопки в Казахстане. — Алма-Ата: Наука, 1972. — С. 3-30.
- 4.252. Марков Г.Е., Дурдыев М.Б. Новые исследования первобытных памятников в Прикаспии. // КД. — Ашхабад: Ылым, 1977. — Вып. V. — С. 9-17.
- 4.253. Мартиросян А. На Великом шелковом пути. — Ереван, 1998.
- 4.254. Масальский В.И. Туркестанский край. — СПб., 1913.
- 4.255. Масимов И.С. Изучение памятников эпохи бронзы низовья Мургаба // СА. — М., 1979. — № 1.
- 4.256. Массон В.М. Древнеземледельческая культура Маргианы. — М.; Л., 1959.
- 4.257. Массон В.М. Жейтунская культура. ТЮТАКЭ. — Ашгабад: Ылым. 1960. — Т. X.
- 4.258. Массон В.М. Средняя Азия и Древний Восток. — М.-Л., 1964.
- 4.259. Массон В.М. Поселение Жайтун (проблема становления производящей экономики) // МИА. — Л., 1971. — № 180.
- 4.260. Массон В.М. Обмен и торговля в первобытную эпоху. ВИ. — Л., 1973. — № 1.
- 4.261. Массон В.М. Экономика и социальный строй древних обществ. — Л.: Наука, 1976.
- 4.262. Массон В.М. Глиняные терракоты эпохи бронзы. — М., 1979.
- 4.263. Массон В.М. Алтын-депа (Раскопки города бронзового века в Южном Туркменистане). Труды ЮТАКЭ. — Л.: Наука. 1981а. — Т. XVIII.

- 4.264. Массон В.М. О культурных стандартах в древнейших земледельческо-скотоводческих обществах // Древний Восток и Мировая культура. – М., 1981в. – С. 104-112.
- 4.265. Массон В. М. Энеолит Средней Азии // Энеолит СССР. – М.: Наука, 1982. – С. 9-92.
- 4.266. Массон В.М. Древние культуры Средней Азии и Индии. – М.: Наука, 1984.
- 4.267. Массон В.М. Алтын-депе – город бронзового века // Сквозь века. – М.: Знание, 1986. — Вып. 2. – С. 5-28.
- 4.268. Массон В.М. Великий шелковый путь как инструмент экономической и интеллектуальной интеграции // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в древности и средневековье: Тезисы международного семинара Юнеско. – Ташкент: Фан, 1990. – С. 13-15.
- 4.269. Массон В.М. Средняя Азия и Индия: 5000 лет культурных связей и творческого взаимодействия // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000. – С. 114-117.
- 4.270. Массон М.Е. Проблема изучения цистерн-сардоба. – Ташкент, 1935.
- 4.271. Массон М.Е. К истории горного дела на территории Узбекистана. – Ташкент, 1953а.
- 4.272. Массон М.Е. Ахангаран. Археолого-топографический очерк. – Ташкент, 1953в.
- 4.273. Массон М.Е. Работы КАТЭ и ТашГУ по изучению восточной половины Кашкадарьинской области УзССР // Археология Средней Азии. Сборник научных трудов ТашГУ. – Ташкент, 1957. — № 533. – С. 3-63.
- 4.274. Массон М.Е. Средневековые торговые пути из Мерва в Хорезм и в Маверауннахр (в пределах Туркменской ССР) // Труды ЮТАКЕ. Т. XIII. – Ашхабад: Туркменистан, 1966.
- 4.275. Массон М.Е. Столичные города в низовьях Кашкадарьи с древнейших времен до наших дней. – Ташкент: Фан, 1973а.
- 4.276. Массон М.Е. Прошлое города Керки // Памятники Туркменистана. – Ашхабад, 1973в. — № 2.
- 4.277. Массон М.Е. Среднеазиатские мосты прошлого и проблемы их изучения. – Ташкент, 1978.
- 4.278. Матбабаев Б.Х. Могильник Мунчактепа в Северной Фергане (Узбекистан) // Российская археология. – М., 1999. — № 3. – С. 124-140.
- 4.279. Матбабаев Б.Х. Ўзбек давлатчилигининг илк босқичларида Фарғона // Ўзбек давлатчилиги тарихида Қадимги Фарғона. (Маъруза матнлари) – Наманган, 2001.
- 4.280. Матбабаев Б.Х. Древние города Ферганской долины (по археологическим материалам) // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Ташкент, 2005. – Б. 27-33.
- 4.281. Матвеев. Поездка Генерального Штаба полковника Матвеева по бухарским и афганским владениям в феврале 1877 г. // Сборник геогра-

- фических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1883. — Вып. V. — С. 1-57.
- 4.282. Матвеев. Краткий очерк Бухары 1887 г. Генерального Штаба Полковника Матвеева // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1888. — Вып. XXXLI. — С. 1-8.
- 4.283. Материалы по древней истории Сибири. — Улан-Удэ. 1964.
- 4.284. Материалы по истории туркмен и Туркмении. — М.-Л., 1938. — Т. 1.
- 4.285. Межгосударственные отношения и дипломатия на древнем Востоке / Под редак. В.И.Кузичина. — М., 1987.
- 4.286. Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. — М.: Наука, 1975.
- 4.287. Мец А. Мусульманский Ренессанс. — М., 1966.
- 4.288. Мирбабаев А.К. Работы на городище Шириш // АО 1984 г. — М.: Наука, 1986. — С. 481.
- 4.289. Мнацакониан А.О. Древние повозки из курганов бронзового века на побережье оз. Севан // СА — М., 1960. — № 2.
- 4.290. Мокрынин В.П., Плоских В.М. Иссык-Куль: затонувшие города. — Фрунзе: Илим, 1988.
- 4.291. Мукминова Р.Г. Социальная дифференциация населения городов Узбекистана в XV-XVI вв. — Ташкент: Фан, 1985.
- 4.292. Мукминова Р.Г. Традиции взаимосвязей по Великому шелковому пути в позднефеодальный период // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. — Ташкент: Фан, 1990. — С. 117-125.
- 4.293. Мурод Аджи. Европа. Тюрки. Великая степь. — М.: АСТ, 2004.
- 4.294. Мухаммаджонов А.Р., Нейматов Т.Н. Бухоро ва Хиванинг Россия билан муносабатлари тарихига доир баъзи манбалар. — Тошкент, 1957.
- 4.295. Мухаммаджонов А.Р. Самарқанднинг тарихий топонимлари ҳақида // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тугган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. — Ташкент-Самарқанд: Фан, 2007. — Б. 285-288.
- 4.296. Мухитдинов Х.Ю. Самарқанд номи тўғрисида // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тугган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. — Тошкент-Самарқанд: Фан, 2007. — Б. 296-298.
- 4.297. Назаров Н. Лақаилар этнографияси. — Тошкент, 2007.
- 4.298. Набриддинов К.М., Сафонова Н.А., Смесова Е.А. Вуюк ипак йўлидаги сардобалар // Вуюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. — Тошкент, 2004. — Б. 224-226.
- 4.299. Негматов Н. Историко-географический очерк Уструшаны с древнейших времен по X в. н.э. // МИА. — М.-Л., 1953. — № 37. — С. 232-236.
- 4.300. Негматов Н.Н. Уструшана в древности и раннем средневековье. — Душанбе: Дошиш, 1957.



- 4.301. Негматов Н.Н. Таджикистан на пути к урбанизации // Культура первобытной эпохи Таджикистана. – Душанбе, 1982.
- 4.302. Негматов Н.Н., Беляева Т.В. Раскопки на цитадели Ленинабада и локализация Александрии Эсхаты. /АО 1976 года. – М., 1977. – С. 569.
- 4.303. Немцева Н.Б. Караванными дорогами Голодной степи // Вехи времен. Рассказы о памятниках истории и культуры Узбекистана. Альманах 89. – Ташкент: Изд. им. Г.Гуляма, 1989. – С. 40-46.
- 4.304. Немцева Н.Б. Царская крепость в Бухарской степи (Рабат-и Малик XI-XII вв.) // ИМКУ. – Ташкент, 2002. — № 33. – С. 227-247.
- 4.305. Немцева Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоретической конференции Ташкент, 19-20- октября 2006 г. – Ташкент, 2006. – С. 137-145.
- 4.306. Нефедкин А.К. Основные этапы развития колесниц в древности // Взаимодействие культур и цивилизаций. – СПб., 2000.
- 4.307. Низомиддинов И.Ф. XVI асрларда Ўрта Осиё – Хиндистон муносабатлари. – Тошкент: Фан, 1966.
- 4.308. Никоноров В.П. Новые терракоты из Кампыртепа // Древняя и средневековая культура Сурхандарьи: Сб. науч. стат. посвящ. археологическим исследованиям в Сурхандарьинской области Республики Узбекистан. – Ташкент, 2001. – С. 41-42, рис. 3.
- 4.309. Низовья Амударьи, Сарыкамыш, Узбой. История формирования и заселения / МХЭ. – М., 1960. — Вып. 3.
- 4.310. Новоженев В.А. Наскальные изображения повозок Средней и Центральной Азии (к проблеме миграции населения степной Евразии в эпоху энеолита и бронзы). – Алматы, 1994.
- 4.311. Новые сведения о древних кочевниках Узоя // Новые археологические открытия в Туркменистане. – Ашхабад, 1982.
- 4.312. Нурмуханбетов Б. Раскопки Борижарского могильника // АО 1967 года. – М., 1968. – С. 322-324.
- 4.313. Окладников А.В. К вопросу о мезолите и энеолите в Азиатской части СССР. Сибирь и Средняя Азия // У истоков древних культур. МИА. – М.: Наука. 1966. — Вып. 126.
- 4.314. Окладников А.П. Центрально-азиатский очаг первобытного искусства. – Новосибирск. 1972.
- 4.315. Окладников А.П. Каменный век Таджикистана. Итоги и проблемы // Материалы второго совещания археологов и этнографов Средней Азии. – М.-Л., 1959. – С. 176-184.
- 4.316. Омельченко А.В. Влияние климатического фактора на хозяйство скотоводческих племен Евразии в эпоху бронзы // Культурное наследие Средней Азии. – Ташкент, 2002. – С. 196-199.
- 4.317. Оразбаев А.М. Колодцы на поселении Чаглинка (Шагалалы) // Поиски и раскопки в Казахстане. – Алма-Ата: Наука, 1972. – С. 154-162.

- 4.318. Пашин П.И. Туркестанский край в 1866 году. Путевые заметки П.И.Пашина. — СПб., 1868.
- 4.319. Петров А.М. Великий шелковый путь. О самом простом, но малоизвестном. — М.: Восточная литература, 1995.
- 4.320. Петров. Путевые заметки классного топографа тит. сов. Петрова 1884 г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1886а. — Вып. XXI. — С. 53-102.
- 4.321. Петров. Заметки т. с. Петрова о дорогах из Чарджуя в Карки по лев. Берегу Аму-Дарьи и из Карки в Келиф по правому берегу, из Келифа в Гузарь и Карши и из Ходжа-ипак в Карши. 1885 г. // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — СПб., 1886в. — Вып. XXI. — С. 102-110.
- 4.322. Петрушевский И.П. Комментарии, географических и исторических, к "Хождению за три моря Афанасия Никитина", изд. 2-ое, — М.-Л., 1958.
- 4.323. Пидаев Ш.Р. Сирли кущонлар салтанати. — Ташкент, 1992а.
- 4.324. Пидаев Ш.Р. К вопросу о локализации Александрии на Оксе // ИМКУ. Ташкент, 1992в. — Вып. 28. — С. 46-59.
- 4.325. Пидаев Ш.Р. Кўҳна Термиз ва Буюк ипак йўли // Буюк ипак йўлидаги Марказий Осиё шаҳарлари. — Самарқанд, 1994. — В. 52-53.
- 4.326. Пидаев Ш., Ртвеладзе Э.В. Исследование Талашкенте I // АО 1977 года. — М.: Наука, 1978. — С. 533.
- 4.327. Пидаев Ш.Р., Шайдуллаев Ш.Б., Хуфф Д., Шахнер А. Жондавлаттепа — қадимги Бактрия-Кущонлар шаҳри // Буюк ипак йўлидаги Марказий Осиё шаҳарлари. — Самарқанд, 1994. — В. 54-55.
- 4.328. Пилишко В.Н. Из работ Амударьинского отряда // АО 1968 года. — М.: Наука, 1969. — С. 427-428.
- 4.329. Пилишко В.Н. Древнее городище Одай-депа на среднем течении Амударьи // КД. — Ашхабад: Ёллым, 1979. — Вып. 8. — С. 27-54.
- 4.330. Пилишко В.Н. Побережье Средней Амударьи // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. — М.: Наука, 1985. — С. 243-244а.
- 4.331. Пилишко В.Н., Кошеленко Г.А. Северная Парфия // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. — М.: Наука, 1985. — С. 209-225.
- 4.332. По Великому шелковому пути. — Алма-ата, 1991.
- 4.333. Попов А.Н. Сношения России с Хивой и Бухарой при Петре Великом // Записки ИРГО. КН. IX. — СПб., 1853.
- 4.334. Поруч., Караульшиков. Маршрут от г. Денуо до Патта-Гиссера // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. — Вып. LVII — СПб., 1894. — С. 394-398.
- 4.335. Пьянков И.В. Бактрийский гриф в античной литературе // Сб. История и культура народов Средней Азии (древность и средние века). — М.: Наука, 1976. — С. 23-29.
- 4.336. Пьянков И.В. Бактрия в античной эпохе. — М., 1977.

- 4.337. Пьянков И.В. Средняя Азия в античной географической традиции. – М.: Восточная литература, 1997.
- 4.338. Пьянков И.В. «Шелковый» путь от Гиераполя в Серику (Среднеазиатский участок) // Памироведение. – Душанбе, 1985. — Вып. 2. – С. 125-140.
- 4.339. Пугаченкова Г.А. Ниса (Краткий путеводитель) – Ашхабад, 1958.
- 4.340. Пугаченкова Г.А. Зодчество Центральной Азии. XV век. Ведущие тенденции и черты. – Ташкент, 1979.
- 4.341. Пугаченкова Г.А. Из художественной сокровищницы Среднего Востока. – Ташкент, 1987.
- 4.342. Пугаченкова Г.А. Предметы иноземного импорта на Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Наука, 1990. – С. 23-39.
- 4.343. Пугаченкова Г.А., Ремпель Л.И. История искусств Узбекистана. – М., 1965.
- 4.344. Путешествие по Сибирской линии до города Бухары в 1794 году и обратно в 1795 году Т.Бурнашева // История Узбекистана в источниках. Известия путешественников, географов-ученых XVI- пер. пол. XIX в. – Ташкент: Фан, 1988.
- 4.345. Равшанов П. Қашқадарё тарихи. (Энг қадимги даврлардан XIX аср II ярмига қадар). – Тошкент: Фан, 1995.
- 4.346. Равшанов П. Қарши тарихи. – Тошкент: Янги аср авлоди, 2006.
- 4.347. Раджевич В.А. Великий шелковый путь. – М.: ВО Агропром-издат, 1990.
- 4.348. Рапов В.А. Гиссарская культура – неолит горных областей Средней Азии (происхождение, распространение, особенности) // Каменный век Средней, Северной и Восточной Азии. – Новосибирск, 1985.
- 4.349. Рапопорт Ю.А., Трудновская С.А. Городище Гяур-кала // Труды ХАЭЭ. – М., 1958. Т. II. – С. 363-364.
- 4.350. Рахманов У.В., Пидаев Ш.Р. Раскопки караван-сарая в рабаде средневекового Термеза // ИМКУ. – Ташкент, 1990. — Вып. 23. – С. 60-69.
- 4.351. Ртвеладзе Э.В. Древние монеты Средней Азии. – Ташкент, 1987.
- 4.352. Ртвеладзе Э.В. Формирование и сложение древних цивилизаций // Северная Бактрия - Тахаристан. – Ташкент, 1989. – С. 13-14.
- 4.353. Ртвеладзе Э.В. Модели генезиса монетной чеканки в Среднеазиатском междуречье // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Наука, 1990. – С. 176-187.
- 4.354. Ртвеладзе Э.В. Великий шелковый путь. – Ташкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 1999.
- 4.355. Ртвеладзе Э.В. Александр Македонский в Бактрии и Согдиане. – Ташкент, 2001.
- 4.356. Ртвеладзе Э. Цивилизации, государства, культуры Центральной Азии. – Ташкент, 2005.

- 4.357. Ртвеладзе Э.В. Монеты правителей Чача. – Ташкент, 2006.
- 4.358. Ртвеладзе Э.В., Саидов А.Х., Абдуллаев Е.В. Очерки по истории цивилизации древнего Узбекистана: государственность и право. – Ташкент, 2000.
- 4.359. Ртвеладзе Э.В., Саидов А.Х., Абдуллаев Е.В. Қадимги Ўзбекистон цивилизацияси: давлатчилик ва ҳуқуқ тарихидан лавҳалар. – Тошкент: Адолат, 2001.
- 4.360. Ртвеладзе Э.В., Сагдуллаев А.С. Современные мифы о далеком прошлом народов Центральной Азии. – Ташкент: Чулпон, 2007.
- 4.361. Руденко С.П. Сокровища Пазырикских курганов // По следам древних культур. – М., 1951. – С. 113-142.
- 4.362. Руденко С.И. Горноалтайские находки и скифы. – М.-Л., 1952.
- 4.363. Руденко С.И. Культура населения Центрального Алтая в скифское время. – М., -Л.: Изд. АН СССР, 1960.
- 4.364. Руденко С.И. Искусство Алтая и Передней Азии (Середина I тысячелетия до н.э.). – М.: Изд. Восток лит., 1961.
- 4.365. Рустам Ботыр. Абу Ханифа. Жизнь и наследие. – Н.Новгород, – Ярославль, изд. дом «Медина», 2007.
- 4.366. Рындина Н.В. Человек у истоков металлургических знаний // Путешествия в древность. – М.: Изд. Московского университета, 1983. – С. 205-246.
- 4.367. Сагдуллаев А.С. Древние поселения Кашкадарьи // Строительство и архитектура Узбекистана. – Ташкент, 1979. — № 7. – С. 34-37.
- 4.368. Сагдуллаев А.С. Заметки о раннем железном веке Средней Азии // СА. – М., 1982. — № 2. – С. 233.
- 4.369. Сагдуллаев А.С. О соотношении древнеземледельческих комплексов Ферганы и Бактрии // СА. – М., 1985. — № 4. – С. 30-31.
- 4.370. Сагдуллаев А.С. Усадьбы древней Бактрии. – Ташкент: Фан, 1987а.
- 4.371. Сагдуллаев А.С. Памятники материальной культуры Южного Согда эпохи раннего железа // Культура юга Узбекистана в древности и средневековье. – Ташкент, 1987в. – С. 3-16.
- 4.372. Сагдуллаев А.С. Культура юга Средней Азии VII-IV вв. до н.э. // Бактрия, Маргиана, Согд. – Ташкент, 1987с.
- 4.373. Сагдуллаев А.С. Маргиана и Бактрия. Исторические традиции и культурные связи в доантичную эпоху // Древний Мерв (Труды ЮТАКЭ, т. XIX). Сборник статей. – Ашхабад: Ёльым, 1989. С. 11-20.
- 4.374. Сагдуллаев А.С. К эволюции древнейших путей на юге Средней Азии // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Наука, 1990. – С. 6-17.
- 4.375. Сагдуллаев А.С. Қадимги Ўзбекистон илк ёзма манбаларда. – Тошкент, 1996.
- 4.376. Сагдуллаев А.С. Средняя Азия и Индия. Формирование и развитие

- ранних путей историко-культурных связей // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000. – С. 119-120.
- 4.377. Сагдуллаев А.С. Қадимги Ўрта Осиё тарихи. – Ташкент: Университет, 2004.
- 4.378. Сагдуллаев А.С., Аминов Б., Мавлонов Ҷ., Норкулов Н. Ўзбекистон тарихи: давлат ва жамият тараққиёти. – Тошкент: Академия, 2000.
- 4.379. Сагдуллаев А.С., Мавлонов Ҷ. Ўзбекистонда давлат бошқаруви тарихи. – Тошкент, Akademiya, 2006.
- 4.380. Самарқанд шахрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни. Самарқанд шахрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Самарқанд – Тошкент: Фан, 2007.
- 4.381. Сарияниди В.И. О великом Лазуритовом пути на древнем Востоке // Краткие сообщения о докладах и полевых исследованиях Института археологии. – М., 1968. — Вып. 114.
- 4.382. Сарияниди В.И. Раскопки Тиллятепе в Северном Афганистане. – М., 1972. — Вып. 1. – С. 26-35.
- 4.383. Сарияниди В.И., 1977. Древнеземледельческий Афганистана. – М., 1977.
- 4.384. Сарияниди В.И. Печати-амулеты Мургабского стиля // СА. –М., 1976. — № 1. – С. 42-68.
- 4.385. Сарияниди В.И. Материальные культуры Южного Туркменистана в период ранней бронзы // Первобытный Туркменистан – Ашгабад, 1976.
- 4.386. Сарияниди В.И. К вопросу о культуре Заманбаба // Этнография и археология Средней Азии. – М.: Наука, 1979. – С. 23-28.
- 4.387. Сарияниди В.И. Древняя Бактрия. Новые аспекты старой проблемы // Этнические проблемы Центральной Азии в древности. –М., 1981.
- 4.388. Сарияниди В.И. Месопотамия и Бактрия во II тыс. до н.э // СА. – М., 1986. — № 2. – С. 34-47.
- 4.389. Сарияниди В.И. Древности страны Маргуш. – Ашхабад: Ёлым, 1990.
- 4.390. Сарияниди В.И. Некрополь Гонура и иранское язычество. –М., 2001.
- 4.391. Сарияниди В.И., Кошеленко Г.А. Введение. Глава седьмая и восьмая, часть вторая. В кн. // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985а. – С. 193-195.
- 4.392. Сарияниди В.И., Кошеленко Г.А. Фергана. Чустская культура // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985в. – С. 193-195.
- 4.393. Сарияниди В.И., Дубова Н., Васильев С. Одомашнивание лошади в Южном Туркменистане (новые палеозоологические и антропологические данные) // Роль Ахалтекинского коня в формировании мирового конезавода: Материалы междунауч. конф. – Ашгабад, 2001.
- 4.394. Семенов А.А. Очерки поземельно податного и налогового устройства

- Бухарского ханства // Труды САГУ. – Ташкент, 1929. Серия 11. — Вып. I – С. 3-54.
- 4.395. Семенов А.А. Некоторые данные по экономике империи Султана Хусайн-Мирзы (1463-1506). – Душанбе, 1953. — Вып. IV.
- 4.396. Семенов А.А. Очерк устройства центрального административного управления Бухарского ханства позднейшего времени. Материалы по истории таджиков и узбеков Средней Азии. – Сталинабад, 1954. — Вып. II.
- 4.397. Семенов С.А. Развитие техники в каменном веке. – Л.: Наука, 1963.
- 4.398. Семенов-Тяньшанский В.П. Россия. Полное географическое описание. Туркестанский край. – СПб.: Изд-во А.Ф. Девриена, 1913.
- 4.399. Синская Е.Н. Учение Н.И.Вавилова об историко-географических очагах развития культурной флоры // Вопросы географии культурных растений и Н.И.Вавилов. – М.-Л., 1966. – С. 22.
- 4.400. Смирнов А.П. Скифы. – М.: Наука, 1966.
- 4.401. Содиқов Қ. Кўк турк битиклари: матн ва унинг тарихий талқини. – Ташкент, 2004.
- 4.402. Средняя Азия в эпохи камня и бронзы. – М.-Л., 1966.
- 4.403. Ставский Б.Я. Великий шелковый путь. Культурные ценности. – Ашхабад, 1995. — Вып. II – С. 21-32.
- 4.404. Ставский Б.Я. Купанская империя и Хорезм (старая проблема в свете новых данных) // Приаралье в древности и средневековье. – М., 1998. – С. 95-97.
- 4.405. Стеткевичъ. Описание пути отъ г. Самарканда къ г. Каратагу через переваль Мура 296 версть. 1889 г. // Сборникъ географическихъ, топографическихъ и статистическихъ материалов по Азии. – СПб., 1894. — Вып. LVII – С. 217-233.
- 4.406. Стремоуховъ Н. Поездка в Бухару. (Извлечение из дневника) // Туркестанский сборник. Т.78. – СПб., 1873.
- 4.407. Су Бихай. Қазақ мәдениетінің тарихы. – Алматы, 2001.
- 4.408. Сулейманов Р.Х. Основные этапы развития городища Еркурган // Античная культура Средней Азии и Казахстана: Тезисы докладов. – Ташкент: Фан, 1979. – С. 10-11.
- 4.409. Сулейманов Р.Х. Древний Нахшаб. Проблемы цивилизации Узбекистан VII в до н.э. - VII в н.э. – Ташкент: Фан, 2000а.
- 4.410. Сулейманов Р.Х. Индийские параллели древних культов Согдианы // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000в. – С. 127-130.
- 4.411. Сулейманов Р. К интерпретации живописи северной стены дворца Самарканда VII века // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарканд: Фан, 2007. – С. 213-216.

- 4.412. Сулаймонова Ф. Шарқ ва Ғарб (Қадимги давр ва ўрта асрлар маданий алоқалари). – Тошкент: Ўзбекистон, 1997.
- 4.413. Султонова Д., Мухторов З.А. “Муқаддас қоғоз” ёхуд Самарқанд қоғозининг қайта тикланиши // Самарқанд шаҳрининг умумбаشارий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд: Фан, 2007. – Б. 162-164.
- 4.414. Сухарева О.А. К истории городов Бухарского ханства. – Ташкент, 1958.
- 4.415. Сухарева О.А. Позднефеодальный город Бухара. – Ташкент, 1962.
- 4.416. Темиров Ғ.Т., Одинаева З.Д. Қадимги давр қончилиги ва металлургияси. – Навоий, 2004.
- 4.417. Тихонин М.Р. Некоторые данные по историческим взаимосвязям Регионов Средней Азии с северо-западной Русью в IX-XV вв (Вариант Великого серебрянного пути) // Суғд Марказий Осиёнинг маданий алоқалари тизимида: илмий анжуман материаллари. – Самарқанд, 1999. – С. 77-78.
- 4.418. Толстов С.П. Древний Хорезм. Опыт историко-археологического исследования. – М.: Наука. 1948а.
- 4.419. Толстов С.П. По следам древнехорезмской цивилизации. – М.-Л., 1948в.
- 4.420. Толстов С.П. Древний Хорезм // По следам древних культур. – М., 1951. – С. 169-208.
- 4.421. Толстов С.П. Работы Хорезмской археолого-этнографической экспедиции в 1954-1956 гг. // МХЭ. – М., 1959. — Вып. 1. – С. 3-38.
- 4.422. Толстов С.П. Қадимги Хоразм маданиятини излаб. – Тошкент: Фан, 1964.
- 4.423. Толстов С.П., Итина М.А. Проблема суярганской культуры // СА. – М., 1960. — № 1. – С. 14-35.
- 4.424. Томсон Дж.О. История древней географии. – М., 1953.
- 4.425. Трофимова Т.А. Древнее население Хорезма. По данным палеонтопологии // МХЭ. Под общей редакцией С.П.Толстова. – М., 1959. — Вып. 2 – С. 26-29.
- 4.426. Трусов. Краткое описание Ферганы 1886 г. Ген. Штаба капитана Трусова // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Вып. XXXV. – СПб.: Военная типография, 1888.
- 4.427. Туркистон чор Россияси мустамлақачилиги даврида // Ўзбекистоннинг янги тарихи. 1-қитоб. – Тошкент, Шарқ, 2000.
- 4.428. Туя // Ўз МЭ. – Тошкент, “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2004. 8-жилд. – Б. 686.
- 4.429. Уилер М. Древний Индостан. Раннеиндийская цивилизация / Пер. с английского С.К.Меркулова – М., Центрполиграф, 2005.

- 4.430. Уролов А. Самарқанд шахрининг ўрта асрлардаги даволаш ва шифобахш муассасалари // Самарқанд шахрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шахрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – Б. 233-235.
- 4.431. Усманова З.И., Филанович М.И., Кошеленко Г.А. Маргиана // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М., Наука, 1985. – С. 226-242.
- 4.432. Учтут чакмоқтош қонлари // Ўз. МЭ. – Тошкент, “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2005. 10-жилд. – Б. 155.
- 4.433. Уэзерфорд Д. Чингизхан и рождение современного мира. – М.: АСТ, 2006.
- 4.434. Файнберг Л.А. Возникновение и развитие родового строя // Первобытное общество. – М., Наука, 1975. – С. 49-87.
- 4.435. Фармазов А.А. О роли Закаспийского и Приаральского мезолита и неолита в истории Европы и Азии // СА. – М., 1972. — № 1.
- 4.436. Ферсман А.Е. Очерки по истории камня. – М., 1954. Т. 1.
- 4.437. Филанович М.И. К вопросу о расселении ариев по данным археологии Средней Азии // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000. – С. 121-126.
- 4.438. Фирсов Л.В. Об эротосфеновом исчислении окружности Земли и длине эллинистической стадии. – ВДИ, 1972, — № 3. – С. 155-168.
- 4.439. Франкфор Х.П. Хараппская традиция и бактрийская инновация в Шортугае // Археология древнейшей Бактрии: Тезисы докладов международной конференции. – Душанбе, 1982. – С. 30-32.
- 4.440. Хабибуллаев Н.Н. Среднеазиатская бумага в период феодализма // На Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути. Очерки истории и культуры. – Ташкент: Фан, 1990. – С. 61-81.
- 4.441. Хабибуллаев Н.Н. Тайна изготовления древней самаркандской бумаги // Роль города Самарканда в истории мирового культурного развития: Материалы Международного научного симпозиума, посвященного 2750-летию юбилею города Самарканда. – Ташкент-Самарқанд: Фан, 2007. – С.160-162.
- 4.442. Хазанов А.М. Кочевники и внешний мир. – Алматы: Дайк –Пресс, 2000.
- 4.443. Ханьков Н. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843.
- 4.444. Хайруллаев М.М. Ўрта Осиёда илк уйғониш даври маданияти. – Тошкент, 1994.
- 4.445. Хинц В. Мусульманские меры и веса с переводом в метрическую систему / Пер. с немецкого Ю.Э.Брегеля. – М.: Наука, 1970. – С. 3-147.
- 4.446. Ходжаев А. Сведения древних китайских источников о городах-государствах Ферганы (Дайюань) // Буюк ипак йўли ва Фарғона во-



- дийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Ташкент, 2004. – С. 60-68.
- 4.447. Ходжаев Т.К., Ходжаева Г.К. Ўзбек халқининг этник тарихи. – Ташкент: Университет, 1995.
- 4.448. Ходжаниязов Г. Караванные пути северной периферии Хорезма // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 36-40.
- 4.449. Холматов Н.У. Общее и особенное Центрально-ферганского и Сазанского неолита // Палесэкология и проблемы первобытной археологии Центральной Азии. – Самарканд, 1992.
- 4.450. Холматов Н.У. Маданий алоқадорлик. Сазагон ва Калтаминор. // Жаҳон маданияти тарихи тизимида Хоразм цивилизациясининг ўрни: Халқаро симпозиум материаллари. – Нукус-Бустон, 2000.
- 4.451. Холматов Н.У. Ўрта Осиё неолит жамоалари тарихий-маданий алоқалари саҳифасидан // Ўзбекистонда этнодемографик жараёнлар: Халқаро конференция материаллари. I қисм. – Тошкент, 2005. – Б. 106.
- 4.452. Холматов Н.У. Самарқанд ҳудуди билан боғлиқ жойлар: тош даври жамоалари моддий маданияти // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Самарқанд – Тошкент: Фан, 2007. – Б. 10- 13.
- 4.453. Хорошхин А.П. Сборник статей, касающихся до Туркестанского края А.П. Хорошхина. – СПб., 1876.
- 4.454. Хўжаев А., Яйлов йўли // Ўз. МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2005а. 10-жилд. – Б. 362.
- 4.455. Хўжаев А. Буюк ипак йўли: муносабатлар ва тақдирлар. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2007.
- 4.456. Хўжаназаров М. Самарқанд атрофидаги қадимги санъат обидалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейига бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд, 2007. – Б. 86-88.
- 4.457. Чайлд Г. Древнейший Восток в свете новых раскопок. – М., 1956.
- 4.458. Чайлд Г. Арийцы. Основатели европейской цивилизации. – М.: Центрполиграф, 2005.
- 4.459. Чередниченко Н.Н. Колесницы Евразии эпохи поздней бронзы // Энеолит и бронзовый век Украины. – Киев., 1976.
- 4.460. Чугуевский Л.И. Новые материалы к истории согдийской колонии в районе Дуньхуана // Страны и народы Востока. – Л., 1971. — Вып. 10. – С. 147-152.
- 4.461. Чулошников А.П. Очерки по истории казахско-киргизского народа

- в связи с общими историческими судьбами других тюркских племен. Ч.1. – Оренбург. 1924.
- 4.462. Чулошников А. Торговля Московского Государства со Средней Азией в XVI-XVII вв. – Л., 1932.
- 4.463. Чебоксаров Н.Н., Чебоксарова И.А. Народы, расы, культуры. – М.: Наука, 1985.
- 4.464. Цивилизации скотоводов и земледельцев Центральной Азии., – Бишкек., 2005.
- 4.465. Шайдуллаев Ш.Б. Северная Бактрия в эпоху раннего железного века // Цивилизация Турана – Маверауннахра, — Вып. IV. – Ташкент: А. Қодирий номли Халқ мероси нашриёти, 2000.
- 4.466. Шайдуллаев Ш.Б. Шеробод сардобаси // Ўзбекистонда Археологик тадқиқотлар. 2003-йил. – Тошкент, 2004. — № 4. –Б. 196-197.
- 4.467. Шахрисабз. Минг йилликлар мероси. –Тошкент: Шарқ, 2002.
- 4.468. Шенченко А.И. К истории домашних животных южного Туркменистана // Труды ЮТАКЭ. – Ашхабад, 1960. — Т. X.
- 4.469. Щербаков Д.И. Отчет о работе Каракумской серной экспедиции осенью 1926 г. // Серная проблема в Туркменистане. Материалы Особого комитета по исследованию Союза и автономных республик. – Л., 1928. — Вып. 17. – С. 31-43.
- 4.470. Щетенко А.Я. О торговых путях эпохи бронзы по материалам Туркменистано-Хараппских параллелей // КСИИМК. –М., 1970. — Вып. 122. – С. 23-24.
- 4.471. Щетенко А.Я. Обмен и торговля доисторического Индостана // КСИИМК. — Вып. 138. – М., 1974. – С. 38-43.
- 4.472. Щетенко А.Я. Первобытный Индостан. – Л., 1979.
- 4.473. Щетенко А.Я. Археологические данные о появлении лошади на юге Средней Азии (по остеологическим материалам Южного Туркменистана) // Роль Ахалтекинского коня в формировании мирового конезавода: Материалы межд. науч. конф. – Ашгабад, 2001.
- 4.474. Шефер Э. Золотые персики Самарканда. Книга о чужеземных диковинах в империи Тан. – М.: ГРВЛ, 1981.
- 4.475. Ширинов Т.Ш. Древнейшие торговые пути Средней Азии (III-II тыс. до н.э.) // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и средневековье. – Ташкент, 1990 – С. 42-46.
- 4.476. Ширинов Т.Ш. Связи Средней Азии и Индийского субконтинента во II тысячелетии до н.э. // Индия и Центральная Азия (доисламский период). – Ташкент, 2000. – С. 117-118.
- 4.477. Ширинов Т.Ш., Зайнобиддинов С.З. Буюк Ипак йўли ва Фарғона водийси //Буюк Ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. –Б. 7-10.

- 4.478. Ширинов Т.Ш., Исомидлинов М.Х. Кўҳна Самарқанд археологияси. (Ўзбек, рус ва инглиз тилларида). – Самарқанд, 2007.
- 4.479. Ширкова Т.А., 1991. Египет и кушанское царство. – М., 1991.
- 4.480. Шониёзов К. Основные отрасли животноводства в дореволюционном Узбекистане // Хозяйственно-культурные традиции народов Средней Азии и Казахстана. – М.: Наука, 1975. – С. 188-193.
- 4.481. Шониёзов К. Қанг давлати ва қанглар (Ўзбек халқининг сиёсий ва этник тарихидан). – Тошкент: Фан, 1990.
- 4.482. Шониёзов К. Ўзбек халқининг шаклланиш жараёни. – Тошкент: Шарк, 2001.
- 4.483. Штейн В.М. Экономические и культурные связи между Китаем и Индией в древности – М., 1960.
- 4.484. Шумовский Т.А. Арабы и море. – Л., 1967.
- 4.485. Шумовский Т.А. По следам Синдбада-Морехода. Океанская Аравия. – М.: Мысль, 1986.
- 4.486. Эрматов М. Этногенез и формирование узбекского народа. – Ташкент, Узбекистан, 1968.
- 4.487. Эшов Б. Цивилизация тизимида илк шаҳарлар. – Тошкент: Zar Qalam, 2004.
- 4.488. Эшов Б. Қадимги Ўрта Осиё шаҳарлари тарихи (Олий ўқув юрглари талабалари учун ўқув қўлланма). – Тошкент, 2005.
- 4.489. Энеолит Средней Азии. // Отв. ред. тома В.М.Массон, Н.Я.Мерперт. – М.: Наука, 1982.
- 4.490. Юлдошев М.К. К истории торговых и посольских связей Средней Азии с Россией в XVI-XVII вв. – Ташкент: Фан, 1964.
- 4.491. Юсупова М. Архитектура придорожных сооружений на Великом шелковом пути (на примере Бухарского оазиса) // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее. Материалы научно-теоретической конференции. – Ташкент, 2006. – С. 13-17.
- 4.492. Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 годах. В двух томах. – СПб.: Типография д-ра М.А.Хана, 1883. Т. 2. – С. 1-387.
- 4.493. Ягодин В.Н. Новые данные к проблеме историко-культурных связей Индии и Хорезма в древности и раннем средневековье // Индия и Центральная Азия (доисламский период). –Ташкент, 2002. – С. 165-170.
- 4.494. Яковлев Л., Увлеченный музой дальних странствий. Жизнь и необычайные приключения Марко Поло // Вступительная статья в кн. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И.Милнаева. –М.: ЭКСМО, 2005. – С. 5-14.
- 4.495. Ягодин В.Н., Ягодин В.Н., Никитин А.Б., Кошеленко Г.А. Хорезм // Древнейшие государства Кавказа и Средней Азии. – М.: Наука, 1985. – С. 317-337.
- 4.496. Якубовский А. Феодалное общество Средней Азии и его торговля

- с Восточной Европой в X-XV вв. Труды Института истории и археологии. – М., 1932.
- 4.497. Ўзбекистон тарихи. – Тошкент: Университет, 1997.
- 4.498. Ўзбекистон тарихининг энг асосий саналари. – Тошкент: Парк, 2006.
- 4.499. Ўлжаева Ш. Амир Темур ва буюк ипак йўли // Буюк ипак йўли ва Фарғона водийси: Республика илмий-амалий анжумани материаллари. – Тошкент, 2004. –Б. 174-176.
- 4.500. Ўлжаева Ш. Амир Темур ва темурийлар даврида миллий давлатчиликнинг ривожланиши. – Тошкент: Фан, 2005.
- 4.501. Ўринбоев А. Абдураззоқ Самарқандийнинг Ҳиндистон сафарнома-си. – Тошкент, 1960.
- 4.502. Ўринбоев А., Бўриев О. Фиёсиддин Наққошнинг Хитой сафарнома-си. – Тошкент, 1991.
- 4.503. Қайроққум маданияти. // Ўз. МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2005. 10-жилд. –Б. 578.
- 4.504. Қанқа // Ўз. МЭ. –Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедия-си” Давлат нашриёти, 2005. 10-жилд. –Б. 600.
- 4.505. Қопчиғай устахонаси // Ўз. МЭ. – Тошкент: “Ўзбекистон Миллий энциклопедияси” Давлат нашриёти, 2005. 10-жилд. –Б. 601.
- 4.506. QARSHI. KAPSHI. QARSHI. Қарши шаҳрининг 2700 йиллик юбилейга бағишланган китоб-альбом. –Тошкент: Маънавият, 2006.
- 4.507. Қориев О. Ал-Марғиновий – машхур фикҳшунос. – Тошкент: А.Қодирий номидаги халқ мероси нашриёти, 2000.
- 4.508. Қудратов С. Сардобалар ўлкаси. – Тошкент: Фан, 2001.
- 4.509. Хасанов Х, Сайёҳ олимлар. – Тошкент: Ўзбекистон, 1981.
- 4.510. Хўжаназаров М. Самарқанд атрофидаги қадимги санъат обидалари // Самарқанд шаҳрининг умумбашарий маданий тараққиёт тарихида тутган ўрни: Самарқанд шаҳрининг 2750 йиллик юбилейга бағишланган халқаро илмий симпозиум материаллари. – Тошкент-Самарқанд: Фан, 2007. –Б. 86-88.
- 4.511. Albrecht M. Russisch Centralasien. Reisebilder aus Transkaspien, Buchara und Turkestan. Von Dr. Max Albrecht. –Hamburg, 1896.
- 4.512. Alivov K., Bubnova M., Burykov J., Jarubov J., Pernicr T and Wtischer G. Das Zinn der Bronzezeit in Mittelasien. – Berlin, 2003.
- 4.513. Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles. – Stockholm, 1935.
- 4.514. Etinne DE LA VAISSIERE. Histoire des Marchands Sogdiens. – Paris: institut des Hautes itudes Chi noises, 2004. 379 p. + карта.
- 4.515. Faruk Sumer. Eski turklerde Sehircilik. – Ankara: Turk tarih kurumu basimevi, 1994.
- 4.516. Omer Soner Hunkan. Turk Hakanligi. Karahanlilar (766-1212). –Istanbul: IQ KULTURSANAT YAYINCILIK, 2007.
- 4.517. Richthofen FF (fon). China. – Berlin: D Reimer Verlag, 1877. Bd. 1.

- 4.518. Hudid al-'Alom. The Regions of the World Translated and. V.Minorsky. — L., 1970.
- 4.519. Maspero H. Les document chinois de la troisieme expedition de sir Aurel Stein en Asie Centrale. — L., 1953.
- 4.520. Yettmar K. Neuen Felsbildern und Inschriften in der Nordgebergen Pakistan // AVAB. — Bonn, 1980. — Bd. 2
- 4.521. Hermann A. Die alten Seidenstrassen zwischen China und Syrien // Quellen und Forschungen zu alten Geschichte und Geographie. — Lpz., 1910. № 21.
- 4.522. Hermann A. Die Verehrswegen zwischen China, Indien und Rom um 100 nach Chr. Geb // VFRUZ. — Lpz.: Universitat, 1922. — № 7. — S. 42-57
- 4.523. Tarn W.W. The Greeks in Bactria and India. — Cambridge, 1950.
- 4.524. Frank O. Beitrage aus chinesische Quellen zur Kenntnis der Turkolker und S Kythen Zentralasiens. — Berlin, 1904.
- 4.525. Childe V.G. The Diffusion of Wheeled Vehicles // Ethnographisch-archaologisch Forschungen. Vol. 2. — Berlin, 1954.

### **V. Журнал ва газеталардаги мақолалар**

- 5.1. Агзамова Г.А. О караванных путях из Хивы в Оренбург // ОНУ. Ташкент, 1991. — № 12. — С. 43-46.
- 5.2. Агзамова Г.А. Торгово-экономические центры среднеазиатских ханств, Оренбург и караванные дороги между ними через кочевую степь (сер. XVII-пер. пол. XIX вв.) // Туркология. Ходжа Ахмад Яссавий номидаги халқаро Қозоқ-турк университети журнали. — Туркистон, 2005. — № 2. — С. 71-83.
- 5.3. Айтбоев А.А. Қадимда Марказий Осиё халқларининг кўчиши ҳақида // Шарқшунослик. — Тошкент, 1999. — № 9. — Б. 154-155.
- 5.4. Алимова Д. Ўзбекистон мустақиллигининг 15 йиллигида тарих фани // Ўзбекистон тарихи. — Тошкент, 2006. № 4. — Б. 26-36.
- 5.5. Аюпова Ф.Р. Становление и развитие монетной иконографии в Среднеазиатском двуречье (IV в до н.э. — III-IV в. н.э.) // ОНУ. — Ташкент, 2003. — № 4. — С. 64-68.
- 5.6. Бернштам А.Н. Проблемы истории Восточного Туркестана // Вестник древней истории. — М., 1947. — № 2. — С. 52-71.
- 5.7. Буряков Ю.Ф. О втором караванном пути из Согда в Шап // ОНУ. — Ташкент, 1972. — № 3.
- 5.8. Буряков Ю.Ф. Бухара на караванных путях Хорасана и Маверауннахра // ОНУ. — Ташкент, 1997. — № 9-11. — С. 45-52.
- 5.9. Буряков Ю.Ф. Состояние металлургического производства в период возникновения Авесты // Ozbekiston tarixi. — Тошкент, 2001. — № 1. — С. 17-21.
- 5.10. Буряков Ю.Ф. К истории раннесредневекового Чача // Ozbekiston tarixi. — Тошкент, 2002. — № 3. — С. 10-20.

- 5.11. Васильев Л.С. Земледелие в Древнем Китае // Вестник истории мировой культуры. – М., 1962. Март-апрель, – № 2.
- 5.12. Ершов А. Дорогой тысячелетий // Звезда Востока. – Ташкент, 1990. – № 8 – С. 120-127.
- 5.13. Жўраев М. Ерқўрғоннинг “мукаддас” жониворлари // Фан ва турмуш, – Тошкент, 2006. – № 5-6. – Б. 9-12.
- 5.14. Захаров А.О. О современном состоянии кушанской проблемы // Восток (Oriens). – М., 2004. – № 2. – С. 5-19.
- 5.15. Зелинский А.И. Памир и Великий шелковый путь // Народы Азии и Африки. – М., 1976. – № 5. – С. 141-160.
- 5.16. Камолитдин Ш.С. Новые данные о раннем походе арабов в Китай // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005в. – № 4 (28). – С. 44-48.
- 5.17. Камолитдин Ш.С. Древние гидротопонимы Средней Азии // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006в. – № 2 (30). – С. 44-48.
- 5.18. Градин Н.Н. Кочевые империи: генезис, расцвет, упадок // Восток (Oriens). – М., 2001. – № 5. – С. 21-32.
- 5.19. Крахмаль К. К истории возникновения гипотезы о центрально-азиатском центре происхождения человека // Ozbekiston tarixi. – Тошкент, 2003. – № 2. – С. 3-11.
- 5.20. Крестовский В.В. В гостях у эмира Бухарского (Путевой вестник) // Русский вестник, 1884. – № 6. – С. 608-659.
- 5.21. Крюков М.В. У истоков древних культур Восточной Азии // Народы Азии и Африки. – М., 1964. – № 6.
- 5.22. Кучера С. Древнекитайские тексты: Цзягувэнь и Шан Шу – зеркало истории и культов Китая эпохи Шан-Инь // Восток (Oriens). – М., 2003. – № 1. – С. 42-52.
- 5.23. Литвинский Б.А. Изучение древней истории и культуры Восточного Туркестана в отечественной и зарубежной науке // Народы Азии и Африки. – М., 1982. – № 1. – С. 69-78.
- 5.24. Лубо-Лесниченко Е.И. Великий шелковый путь // Вопросы истории. – М., 1985. – № 9. – С. 88-100.
- 5.25. Мавлонов Ў. Аждодларимиз заковати // Фан ва турмуш. – Тошкент, 1993, – № 7-8. – Б. 20-21.
- 5.26. Мавлонов Ў. Бу йўллар кўп қадим йўллардир // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2001. – № 2. – Б. 38-40.
- 5.27. Мавлонов Ў. Ўрта Осиё ва Ҳиндистон: илк алоқалар ва алоқа йўллари // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2004. – № 4. – Б. 75-76.
- 5.28. Мавлонов Ў. Лаъли Бадахшон ёки Ложувард йўли // Ижтимоий фикр. – Тошкент, 2005в. – № 1. – Б. 136-140.
- 5.29. Мавланов У. Карши в системе трансрегиональных связей среднеазиатского междуречья // Общественное мнение. – Ташкент, 2005с. – № 2. – С. 146-150.
- 5.30. Мавлонов Ў. Қадимги йўллар ва йўлбўйи иншоотлари // Жамият ва бошқарув, – Тошкент, 2005д. – № 4. – Б. 86-88.

- 5.31. Мавлонов Ҷ. Ўрта Осиёнинг қадимги алоқа-савдо муносабатларида сув йўлларининг тугган ўрни // Ўзбекистонда ижтимоий фанлар. – Тошкент, 2007. – № 2-3. – Б. 83-93.
- 5.32. Мавлонов Ҷ., Махкамova Д. Ўзбекистон ва Хитой қадимий алоқалари // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2003 йил. – № 3. – Б. 64-68.
- 5.33. Мавлонов Ҷ., Аминов Б. Мир Иззатулло ва унинг Ўрта Осиёга саёҳати // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 20-22.
- 5.34. Маев Н., 1879е. Город Карши. Туркестанские ведомости. – Ташкент, 1879. № 24-25.
- 5.35. Маев Н. Степные пути от Карши до Амударьи // Туркестанские ведомости. – Ташкент, 1880. – № 39.
- 5.36. Мирзаев Р. Путешествие в Бухару Энтони Дженкинсона // Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 4 (24). – Б. 36-41.
- 5.37. Мирзаев Р. Ибн Фадлан. Путешествие в страну турков // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005а. – № 1 (25). – С. 44-46.
- 5.38. Мирзаев Р. Фердинанд Рихтгофен – основатель термина “Великий шелковый путь” // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005в. – № 4 (28). – С. 38-43.
- 5.39. Мирзоев Р. Возрождение Великого шелкового пути // Проблемы Дальнего Востока. – М., 2005с. – № 4. – С. 53-64.
- 5.40. Мост Кешкурд // Фан ва турмуш. – Ташкент, 2006. – № 5-6. – Б. 80.
- 5.41. Мусакаева А. О денежном обращении Бухарского Согда (III в. до н.э. – VIII в.н.э.) // ОНУ. – Ташкент, 1997. – № 9-11. – С. 23-31.
- 5.42. Мусакаева А. По стране крылатых коней и других чудес // Звезда Востока. – Ташкент, 1997. – № 1
- 5.43. Муҳаммаджонов А. Турон // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 3 (31). – Б. 38-40.
- 5.44. Немцева Н.Б. На путях из западного Согда в Отрар // Архитектура и строительство Узбекистана, – Ташкент, 1987. – № 3. – С. 12-14.
- 5.45. Пидаев Ш. Қадимги Термиз 2500 ёшда // Ўзбекистон тарихи. – Тошкент, 2001. – № 4. – Б. 3-13.
- 5.46. Пидаев Ш.Р., Аршавская З.А. Караван-сарай Хатынрабат // Архитектура и строительство Узбекистана. – Ташкент, 1986. – № 2-3. – С. 40-41.
- 5.47. Раҳимова Т., Шомуродов Х. Жануби-Ғарбий Қизилқум шароитида айрим озуқабоп ўсимликларнинг биоэкологик хусусиятлари // Ekologiya xabarnomasi. – Тошкент, 2003. – № 5. – Б. 31-33.
- 5.48. Сагдуллаев А.С. Древние пути на юге Узбекистана // ОНУ. – Тошкент, 1981. – № 7. – С. 33-38.
- 5.49. Сарияниди В.И. Месопотамия и Бактрия во II тыс. до н.э. // СА. – М., 1986. – № 2. – С. 34-47.
- 5.50. Сверчков Л.М. О локализации государства Мими и Чжечжиба // ОНУ. – Тошкент, 2003. – № 4. – С. 64-69.

- 5.51. Ставиский В.Я. О международных связях Средней Азии в V - середине VIII вв. // Проблемы востоковедения – М., 1960. – № 5. – С. 108-118.
- 5.52. Султонова Г. Бухоро ва Ёркенд хонликлари ўртасидаги савдо алоқалари // Мозийдан садо.– Тошкент, 2004. – № 3 (23) – Б. 22-23.
- 5.53. Тожибоев К., Саримсоқов Э., Тожибоев Ш. Антропоген омиллар ва ўсимликлар хилма-хиллигини сақлаш муаммоси // Ekologija xabarnomasi. – Тошкент, 2003. – № 5. – Б. 15-18.
- 5.54. Уролов А. «Авесто» даври маънавият марказлари ва шифохоналар / / Мозийдан садо. – Тошкент, 2004. – № 3 (23). – Б. 32-33.
- 5.55. Филонович М. Переселение народов: климатический фактор // Фан ва турмуш. – Тошкент, 2006. – № 5-6. – Б. 60-62.
- 5.56. Хўжаев А. Фарғона водийсининг Хитой билан савдо алоқалари // Мозийдан садо. – Тошкент, 2005в. – № 1 (25). – Б. 46-47.
- 5.57. Хўжаев А. Туркистон табобатининг Хитойга таъсири // Мозийдан садо. – Тошкент, 2006. – № 3(315). – Б. 46-48.
- 5.58. Эшов Б. Ўрта Осиё ва Қадимги Шарқ: тарихий-маданый алоқалар. // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2004. – № 3. – Б. 51.
- 5.59. Ягодин В.Н. Древние кочевники Арало-Каспия на Великом шелковом пути // Вестник Каракалпакского Отделения АН Р Уз. – Нукус., 1994. – № 2. – С. 99-106.
- 5.60. Яхшиев А. Этногенез, ёзув, тил ва тарих // Жамият ва бошқарув. – Тошкент, 2006. – № 4. – Б. 23-26.

## VI. Диссертация ва авторефератлар

- 6.1. Абдураззакв А. История стеклоделия Средней Азии в древности и средневековье (Основные этапы): Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. – Ташкент, 1993.
- 6.2. Агзамова Г.А. Среднеазиатский центры торговли и пути, связывавшие их с Россией (второй половина XVI- первой половина XIX вв.): Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1990.
- 6.3. Баратов С.Р. Культура скотоводов Северной Ферганы в древности и раннем средневековье (по материалам хурумов и мугхова): Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. – Самарканд, 1991.
- 6.4. Камалиддинов Ш.С. Историческая география Тохаристана и Южного Согда по арабоязычным источникам IX- нач. XIII вв.: Автореф. дисс. ... док. ист. наук. – Ташкент, 1993.
- 6.5. Каримова Н.Э. Сведения китайских источников о роли Кумульского округа во взаимоотношениях Китая с Туркестаном (в древности и средневековье): Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. – Ташкент, 1995.
- 6.6. Кобзева Н.П. Великий шелковый путь: проблемы научной периодизации и истоки изучения европейскими учеными во второй половине



- XIX - начале XX вв.: Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 2001.
- 6.7. Мавлонов У.М. Торговые и культурные связи Кашкадарьинского оазиса в XVII-XIX вв.: Дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1994.
- 6.8. Махкамова Д. Узбекистан в системы международных культурных связей (особенности и закономерности исторического развития): Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 2005.
- 6.9. Ртвеладзе Э.В. Древняя Бактрия — средневековый Тохаристан. Динамика историко-культурного развития (по материалам амударьинского правобережья): Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. — М., 1989.
- 6.10. Сагдуллаев А.С. Оседлые области юга Средней Азии в эпоху раннего железа (генезис культуры и социально-экономическая динамика): Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. — М., 1989.
- 6.11. Сухарёва О.А. Позднефеодальный город Бухара. (кон. XIX-нач. XX вв.): Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. — Ташкент, 1962.
- 6.12. Усмонова З.И. Эрк-кала — городище старого Мерва поры античности и раннего средневековья (К истории развития древних городов Средней Азии): Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 1969.
- 6.13. Уралов А. Гражданское зодчество средневековой Центральной Азии.: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. — Ташкент, 1998.
- 6.14. Черников С.С. Восточный Казахстан в эпоху неолита и бронзы.: Автореф. дисс. ... докт. ист. наук. — М., 1970.
- 6.15. Шагалина Н.Д. Историко-культурная и историко-региональная интерпретация Бактрийской терракоты долины Окса III в. до н.э. - III в. н.э.: Автореф. дисс. ... канд. ист. наук. — Ташкент, 2006.
- 6.16. Яхшиев А.Ж. Шимолий Бактриянинг тарихи ва маданияти (милоддан аввалги III-милодий IV асрлар Сурхон воҳаси маълумотлари асосида): Тарих фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ... диссертация. — Тошкент, 2002.

ШАРТЛИ ҚИСҚАРТМАЛАР

КЎРСАТКИЧЛАР

ИЛОВАЛАР

РЕЗЮМЕ — SUMMARY

## Шартли кискартмалар

1. АО – Археологические открытия. Москва.
2. АИУ – Археологические исследования в Узбекистане. Ташкент.
3. ВДИ – Вестник древней истории. Москва.
4. ИМКУ – История материальной культуры Узбекистана. Ташкент.
5. ЗИРГО – Записки Императорского Русского Географического общества. Санкт-Петербург.
6. КАТЭ – Кашкадарьинская археолого-топографическая экспедиция. Ташкент.
7. КД- Каракумские древности. Ашхабад.
8. КСИА – Краткие сообщения Института истории. Москва.
9. КСИИМК – Краткие сообщения Института истории материальной культуры. Москва.
10. Л. – Ленинград.
11. М. – Москва.
12. МИА – Материалы и исследования по археологии. Москва-Ленинград.
13. МДА – Марказий давлат архиви. Тошкент.
14. МТЭ – Материалы Тохаристанской экспедиции. Ташкент.
15. МХЭ – Материалы Хорезмской экспедиции. Москва.
16. ПИФК – Проблемы истории, филологии и культуры. Москва-Магнитогорск
17. ПТКЛА – Протоколы заседаний и сообщения членов Туркестанского кружка любителей археологии. Ташкент.
18. ОНУ – Общественные науки в Узбекистане. Ташкент.
19. СА – Советская археология. Москва.
20. САГУ – Среднеазиатский Государственный университет. Ташкент.
21. САУ – Строительство и архитектура Узбекистана. Ташкент.
22. СПб – Санкт-Петербург.
23. СЭ – Советская этнография. Москва.
24. ТашГУ – Ташкентский Государственный университет. Ташкент.
25. ТВ – Туркестанские ведомости. Ташкент.
26. ТИИАЭ Каз ССР – Труды Института истории, археологии и этнографии Казахской Советской Социалистической Республики. Алма-Ата.
27. ТКЛА – Туркестанский кружок любителей археологии. Ташкент.
28. ТХАТЭ – Труды Хорезмской археолого-топографической экспедиции. Москва.
29. ТХЭ – Труды Хорезмской экспедиции. Москва.
30. ТХАЭЭ – Труды Хорезмской археолого-этнографической экспедиции. Москва.
31. ЮТАКЭ – Южно-Туркменистанская археологическая комплексная экспедиция. Ашхабад.
32. Ўз МУ – Ўзбекистон Миллий университети. Тошкент.
33. Ўз МЭ – Ўзбекистон Миллий Энциклопедияси. Тошкент.

## Кўрсаткичлар

### Тарихий исмлар ва этник номлар кўрсаткичлари

- Абдуллахон II 62, 188, 189, 191-194, 198, 202, 208, 225, 230, 283-286, 289, 309
- Абдураззоқ Самарқандий 182, 185
- Абусайд Мирзо 185
- Абу Тоҳир ибн Саъд 275
- Абу Ҳанифа 340
- Абу Шулжа 335
- Абулғози 225, 234
- Абулфазл Байҳакий 229, 299
- Авесто 4, 71, 233, 234, 254, 343
- Акбаршоҳ 208
- Ал-Афшин (Ҳайдар ибн Ковус) 275
- Алишер Навоий 263, 275, 304, 338, 339
- Амир Насрулло 276
- Амир Темур 145, 180-185, 191, 225, 230, 231, 246, 260, 269, 274, 275, 283, 285, 286, 288, 296, 300, 304, 341, 345, 352, 353
- Антиох I 332
- Араблар 245
- Аргипшийлар 85, 89
- Аримасплар 85
- Аристей 93
- Арриан 226
- Арслонхон 284, 288
- Артаксеркс II 91
- Аршакийлар, сулола 123, 318
- Ат-Термизий, Абу Исо Муҳаммад 343
- Ахурпат 135
- Африя 150
- Афригийлар, сулола 136, 142, 150
- Аштархонийлар, сулола 341
- Аҳамонийлар, сулола 90, 91, 95, 97, 235, 273, 317, 330, 331, 346
- Бақтрияликлар 95, 108, 314
- Бан Гу 237
- Бошқирдлар 156
- Бекович Черкасский 239
- Беруний, Абу Райхон 35, 150, 151, 353
- Бесс 226
- Бобур Заҳриддин Муҳаммад 208, 269, 297
- Бодхисаттва 346
- Борис, Александр 200, 256, 341
- Ботухон 175
- Будда 348
- Булгорлар 156
- Вамбери 193, 278
- Ван Энь Шен 138
- Варухмон 221
- Васишка 125
- Васулева 125
- Веретрагна, маъбуда 254
- Вэй сулоласи 125, 138
- Гао Мин 138
- Геродот 89, 92, 93, 217, 219, 228, 249, 256, 258, 273, 308
- Гумбольд 112
- Гурак 320
- Девашгич 320
- Доро I 89, 93, 96, 269, 331
- Доро II 91
- Евтедем 109
- Ёкут 153, 275
- Жалолиддин Мангуберди 320
- Жамол Қарший 238
- Жаъфар ал-Муқтадир 155
- Жаҳонгир (Шоҳ Жаҳонгир) 340
- Женъинсон, Антони 206, 211, 296
- Жўйбор хожалари 340
- Земарх 143
- Зокирбий 190
- Ибн ал-Асир 227, 228, 260
- Ибн Арабшоҳ 230
- Ибн Баттута 151, 239, 259, 267
- Ибн Сино 304, 351
- Ибн Фадлан 155, 156, 223, 226, 227,

- 238, 248
- Ибн Ҳавқал 147, 156, 157, 247, 298
- Ибн Хурдодбеҳ 147, 149, 153
- Иван III 185
- Иван IV (Грозный) 205, 206, 296
- Иўрқлар (=турқлар) 85
- Имом Бухорий 342, 343
- Имомқулихон 339
- Инокентий IV 175
- Исмоил Сомоний 259
- Исседонлар 85
- Истаҳрий 157, 275
- Ихрид 135
- Йилдириш Боязид 300
- Кайковус 263
- Канишка 125
- Кебекхон 173, 288
- Кир II 228
- Кидарийлар 132, 319
- Клавихо, Руи Ганзалес 185, 137
- Ксенофонт 226
- Ксеркс 269
- Ктесий 91-93
- Курций Руф 226
- Кушонлар 125, 138, 236, 237, 244, 348
- Людовик IX 176
- Люнжюме, Андре 176
- Мадалихон 290
- Македонский, Александр 99, 100, 103, 109, 123, 226, 287, 317, 320, 332, 341, 348
- Маниах 143
- Марко Поло 59, 83, 176, 177, 259, 268, 274, 299, 306, 335
- Марцеллин, Аммиан 236
- Массагетлар 85
- Маъмунийлар, сулола 152
- Маъсудбек 174
- Мақдисий 149, 154, 155, 157
- Маҳмуд Ғазнавий 229, 238
- Маҳмуд ибн Вали 59, 335
- Маҳмуд Қозғарий 60
- Маъсуд Ғазнавий 229, 238, 299
- Менандр 143
- Меффео Поло 176
- Мидияликлар 263
- Мин сулоласи 183, 351
- Мир Иззатулло 191, 203, 232
- Мирза Муҳаммад Ҳайдар 145, 212, 255, 264
- Мирзо Улуғбек 225, 230, 238, 284
- Мисрликлар 218
- Моду (Модухон) 212
- Муқаддасий 147, 150, 151, 284
- Муқанна 320
- Муҳаммад ибн Такин 238
- Муҳаммад Юсуф Мунши 286, 340
- Мўғуллар 184, 175, 179, 228, 229, 351
- Наршахий 146-148, 274, 333
- Наср ибн Аҳмад 274
- Наср II ибн Аҳмад 155
- Наср Илоқхон 238
- Нехо 219
- Низомиддин Шомий 225, 248, 296
- Низомулмулк 354
- Николо Поло 176
- Нин 92
- Нодиршоҳ 229, 231
- Орийлар, 314, 317
- Оссурияликлар (Оссурлар) 263
- Парнлар 317
- Парфиялар (Парфияликлар) 95,
- Петр I 239
- Плано Карпини 175, 176
- Полиен 99
- Португаллар 259
- Птолемей 109
- Пэй Цзюй 139,
- Рашидиддин 229
- Рихтгофен, Фердинанд 112
- Рубрик (Вильгельм Рубрук / Виллем

- Рейсбрук) 176  
 Рохдонийлар (= савдогарлар) 302  
 Рус 206, 223, 240, 241, 247  
 Рустичана 176  
 Саид Ҳомид Тура Камёб 226  
 Саклар 96, 314  
 Салавкийлар, *сулола* 104, 332  
 Салжукийлар, *сулола* 335, 354  
 Сам'оний, Абу Са'д Абдалкарим ибн  
 Муҳаммад 156  
 Сарматлар 129  
 Саррофлар 326, 339  
 Сейди Али Раис 198, 199, 221, 225,  
 296  
 Семирамида 92  
 Серлар 109  
 Сима Цянь 237  
 Скифлар 85, 91  
 Словянлар 302  
 Сомонийлар, *сулола* 146, 333  
 Сосонийлар, *сулола* 142, 204, 235  
 Спитамен 320  
 Страбон 236, 249  
 Субҳонқулихон 286, 304  
 Суғдлар (Суғдийлар) 95, 136, 144, 238,  
 314, 355, 360  
 Султон Мирҳайдар 190, 191  
 Султон Санжар 275  
 Сусан ар-Расси 155  
 Табан 288  
 Табарий 227, 299  
 Тамкорлар (=савдогарлар) 337  
 Танфу Хунуганфу 111  
 Темур Малик 225, 245, 320  
 Темурийлар, *сулола* 145, 180-186,  
 275, 285, 288, 295, 296, 304, 345,  
 351  
 Тумарис 320  
 Тун Юань 138  
 Турклар 52, 132, 144, 145, 155, 175  
 Тўхтамишхон 230  
 У-ди 111  
 Усун / Усунлар 83, 111, 138, 259,  
 318  
 Финикияликлар 176, 218, 219  
 Форслар 259, 263  
 Франческо Печолатти 178, 267, 268  
 Фу Ан 183  
 Халаблар 69  
 Хань, *сулола* 111, 125, 259, 318  
 Харакий, Исидор 123  
 Хетт (Хеттлар) 52, 65, 89  
 Хионийлар 132, 235  
 Хоразмийлар (=Хоразмликлар) 95,  
 238, 314, 360  
 Хубилайхон 177  
 Хулагуйлар (=Элхонийлар), *сулола*  
 172, 173, 179  
 Хулагухон 177, 229, 288  
 Хусрав Ануширвон 304  
 Хэй Ван 138  
 Хўжа Абдурахим 339  
 Хўжа Аҳрор Вали 288  
 Хўжа Набибий 287  
 Чингизхон 172, 173, 179, 180, 186,  
 229, 300, 320, 335  
 Чигатойхон 173  
 Шайбонийлар, *сулола* 274, 284, 285,  
 288, 289  
 Шайбонийхон, Муҳаммад Шохбахт  
 208, 284, 319, 320, 337  
 Шамс ул-Мулк 274  
 Шарофуддин Али Йаздий 182, 225,  
 230, 234, 269  
 Шилтбергер, Иоганн 300  
 Широқ 99, 320  
 Шодихожа 184  
 Шоҳ Малик 230  
 Шоҳруҳ Мирзо 182, 184, 230  
 Элгузархон 226  
 Элхонийлар, *сулола* 177  
 Эфталитлар 132, 142, 256  
 Юань сулоласи 183  
 Юечжлар 111, 255, 256, 295, 318

- Юнонлар 99, 219, 263  
 Юстин II 143  
 Юсуф Хос Ҳожиб 338  
 Япон 141  
 Яҳудий 302  
 Ўзбек 206, 314, 322  
 Ўғузлар 156  
 Қанғарлар ( Қанғлар) 83, 116,  
 Қипчоқлар 156, 259  
 Қайсақлар 256  
 Қозок 255, 256, 296, 337  
 Қоратегин 274  
 Қорахонийлар, сулола 319, 320  
 Қутайба ибн Муслим 352  
 Ғиёсиддин Наққош 184  
 Ҳинд 341  
 Ҳофиз Таниш Бухорий 225, 231  
 Ҳофиз Аbru 182, 237  
 Ҳувлар 52, 83, 111, 113, 115, 116,  
 259, 269, 295, 318  
 Ҳусайн Бойқаро 185

## Тарихий-географик атамалар, жой номлари кўрсаткичлари

- Абрлиг 171  
 Абданганж 154  
 Австралия 17, 271, 312, 316  
 Агра 110, 210  
 Ажирим 196  
 Азак 179  
 Азов, денгиз 178  
 Айбутир 207  
 Айваж (Айзаж), кечув 161  
 Айритом, минорали работ 149  
 Айритом, қишлоқ 196  
 Аккад 56  
 Ал-Фир, қалъа 150  
 Ал-Ақир 149  
 Алаколь, қўл 175, 177,  
 Ал Ахса 149  
 Албания (Озарбайжон) 236  
 Александрия 108  
 Александрия Эсхата 79, 118  
 Ал-Журжония (Гурганж) 152  
 Али Кош 33  
 Ал Тохирия 152, 153,  
 Альп, тоғ 175,  
 Аляска 252, 271, 312  
 Америка 17, 271, 312, 316  
 Амза (Амдиза) 150, 151  
 Амиробод 87  
 Амударё 22-25, 27, 33, 38, 39, 44-  
 46, 48, 49, 56, 62-64, 72-74, 77,  
 85, 94, 95, 101-106, 119-124, 128-  
 133, 150-155, 161, 177, 181, 192,  
 197-200, 203, 220-239, 243-250,  
 275, 280, 281, 285, 331, 360  
 Амул 74, 105, 142, 147, 149, 151-  
 155, 177, 274, 233, 243  
 Англия 184  
 Ангрен 230  
 Ангрен, дарё 80, 107, 166  
 Андигон (=Андижон) 127, 172, 211  
 Андроново, қишлоқ 41, 42  
 Андхой 181  
 Анов 33, 37, 44, 45, 54, 60, 322  
 Анорбулоқ 194  
 Аньси 112, 318, 295  
 Анкара 300  
 Арабистон 88, 260  
 Арабистон денгизи 218  
 Арбинжон (Рабинжон) 163  
 Арвалитена 72  
 Арвона 212  
 Ардвн 234  
 Арёнам Вайжо 71  
 Арис, дарё 274  
 Ария 71, 123  
 Аркент 165

- Арман тоғлари 218  
 Армения (=Арманистон) 96  
 Арсаникат 164  
 Артахушмасан 154  
 Архен, *кечув* 161  
 Арчалик 214  
 Астрахан 206  
 Атлантика, *океан* 219  
 Аччисой 277  
 Афғонистон 6, 44, 45, 48, 49, 59, 133, 156, 160, 182, 240, 244, 277, 336, 342, 347, 348  
 Афина 89  
 Африка 219, 271  
 Афросиёб 221, 269  
 Ахалтака, *вожд* 260  
 Ахикент 127  
 Ашқалтепа 40  
 Ашпара 184  
 Ашт 116, 127  
 Ашук сардоба 190  
 Ашхабод 104  
 Бадахшон 35, 44, 45, 56, 58, 59, 92, 97, 98, 161, 162, 112, 183, 212, 208, 227,  
 Байкал, *кўл* 35  
 Балхаш, *кўл* 177  
 Балхан, *тоғ* 27, 158  
 Балх 53, 157, 158, 162, 181, 183, 184, 188, 192, 206, 209, 229, 241, 287, 299  
 Балхоб, *дарё* 72  
 Бандар Аббос 259  
 Бандихонсой 287  
 Банокат Шохрухия 168, 170, 223, 230, 246  
 Банункат (Нўғойкўрғон) 170  
 Баратегин 155  
 Барағиз қала 200  
 Бармиш 248  
 Барш 248  
 Бахан (=Фарғона водийси) 141  
 Баҳди (=Бақтрия) 72  
 Барбарикоп 109  
 Баригаза 109  
 Башадар 90  
 Башкаус, *дарё* 90  
 Бақтра 72, 97, 100, 101, 103, 128  
 Бақтриш (=Бақтрия) 72  
 Бақтрия 56, 64, 69, 72, 77, 85, 91, 95, 97, 100, 102, 104, 107, 109, 111, 113, 121, 122, 125, 127, 128, 137, 240, 254, 255, 257, 282, 323, 347, 359  
 Бағдод 149, 155, 156, 172  
 Бегичак 190, 285  
 Безда 158, 284  
 Бекларкудук 195  
 Бел довори 76, 119  
 Белаули 207  
 Беловули, *довон* 214  
 Беринг бўғози 252, 312  
 Берлин 112, 265  
 Бешбалик 127  
 Бешкўтон 74  
 Бештепа 120, 220  
 Билғуту 184  
 Бинкат 117, 274, 167, 168, 170, 246  
 Бискат 171  
 Битяв (=Қанқа) 117  
 Боб (Поп) 172  
 Бобил 218, 220, 296  
 Боботоғ 63, 200  
 Болаён (Кулқора) 170  
 Бодхиз, *тоғ* 71  
 Бозорқалъа 120  
 Войканд (Пойкент) 147  
 Войсун 200, 201, 305  
 Войсунтоғ 39  
 Болаишим 22  
 Волтиқбўйи 327, 333  
 Болу 139  
 Болқон 303



- Боми 22  
 Боркўл 140  
 Боқижон Авлиё, кечув 242  
 Бреслоу 112  
 Будрач 136  
 Булғор, мамлакат / давлат 154, 155, 172, 227  
 Бунжикат 164, 165  
 Бургулук 66, 80  
 Бургутқалъа 120  
 Бурдалиқ 242  
 Бурдоғўй 237  
 Буртешик 199  
 Бутош сардоба 194  
 Бухоро шаҳар 97, 105, 122, 127, 133, 140, 142, 146-158, 162, 163, 165, 166, 181, 183, 187-192, 206-214, 239, 256, 260, 265, 267, 274, 275, 277, 279, 280, 284-286, 288, 296-298, 301, 303, 304, 310, 332, 333, 335, 337, 339, 341-343  
 Бухоро, вода 142, 177  
 Бухоро ховлиги / амирилиги 210, 223, 225, 226, 230, 231, 239, 240, 241, 243, 244, 248, 303, 354  
 Бескен 164,  
 Буюк ипак йўли 6, 66, 133, 137  
 Бўзачи 188, 189, 285, 298, 277  
 Бўзасув 13  
 Варахша 151, 254, 331  
 Варвализ 162  
 Вахон 93, 112, 126, 140, 178, 186  
 Вахш, дарё 102, 103, 121, 160, 161, 289  
 Вашгирд 160, 164  
 Венеция 267, 177  
 Византия 186, 136, 140, 143, 332  
 Виннерд (Катта Қизтепа) 167  
 Виза 152  
 Волга, дарё 302, 177, 206, 313  
 Волгабўйи 27, 138, 155, 156, 172, 173, 206, 267,  
 Воронеж 217  
 Ворукаша 234  
 Габзон 194  
 Галикарнас 89  
 Ганга, дарё 129  
 Ганьчжоу (Камжу) 214  
 Ганчжоу, дарё 177  
 Гаурқалъа 72, 129  
 Генуя 176  
 Геоксур 37, 45, 46  
 Гереруд, дарё 287  
 Германия 260  
 Герригет (Эски кечув) 106  
 Гиерополь 137  
 Гилян 129  
 Гиркания 71  
 Гиркон (Каспий), бенгиз 236  
 Гиссарликтепа 58  
 Гоа 209, 208  
 Гоби, саҳро 93  
 Губдин 156, 157  
 Гуйшуй (=Амударё) 237  
 Гулабулоқ 194  
 Гулшан 212  
 Гурганж (Кўхна Урганч) 151, 152, 155, 227  
 Гуши 115  
 Дабусия 163  
 Даван 107, 111-115, 123, 141, 259, 269, 281, 295, 318  
 Давлатобод 73  
 Дажла, дарё 218  
 Даик (Ёйиқ / Урал), дарё 143  
 Дай (Датунф) 139  
 Далварзин (Чуст маданияти) 40, 348  
 Далварзинтепа (Сурхондарё) 103, 121, 128, 348  
 Даман 209  
 Дамдамчашма 13  
 Дамғон 155  
 Дангарақдара 12  
 Даратена 75, 100  
 Дарбанд 138, 185, 201, 331

- Дарёи Банги (Панж) 94  
 Дарзончи 161  
 Дарсан 155  
 Даргом 288, 289  
 Даргон 152, 153  
 Даҳя (Бақтрия) 113, 128  
 Дацив 281  
 Дашли 39, 44, 46, 61, 63, 322  
 Дашт йӯли 5, 52, 88, 89, 91, 97, 359  
 Дашти Ашт 48, 78, 118  
 Дашти Қипчоқ 173, 185, 205, 229, 259,  
 Даштиабод 200  
 Дьеберг 265  
 Девоб (Дев суви) 149  
 Денов 195, 248, 305,  
 Деҳли 209, 296  
 Дизак (Жиззах) 295, 164  
 Дилбаржин 282  
 Диу 209,  
 Днигарбанд (Жигарбанд) 150  
 Дов, дарё 89, 178, 217  
 Дошқалъа 150, 151  
 Доя хотин 152  
 Дриздех, 159  
 Друмманд 264  
 Дунётепа 149  
 Дуньхуан 140, 269, 127  
 Дурдул 106  
 Даргом 288, 289  
 Евроосиё 35, 51, 87, 129, 146, 174, 180, 255, 265, 315  
 Европа 98, 187, 180, 182-184, 174, 176, 252, 258, 269, 271, 300, 302, 327  
 Ёгочли сардоба 202  
 Ёзтепа 72  
 Ёйиқ (Урал), дарё 88, 143, 156, 175, 227,  
 Ёйилма 195  
 Елкантепа 71  
 Ёмонқиз 212  
 Ёркент 114, 127, 139  
 Ёрқўрғон 73, 74, 76, 100, 103, 120, 254, 257  
 Ёттисув 93, 94, 115, 124, 127, 132, 142, 143, 184, 172, 176, 177, 214, 314, 318  
 Жебел 13  
 Жайхун (=Амударё) 237  
 Жаланди 224  
 Жалилпур 28  
 Жанд 247  
 Жануби-ғарбий Осиё 26, 124, 259, 345  
 Жануби-шарқий Осиё 259, 312  
 Жануби-шарқий Эрон 133  
 Жанубий Арабистон 221  
 Жанубий Бақтрия 72, 318  
 Жанубий Қозоғистон 89, 140, 142, 143, 185, 186, 244, 247, 314, 324,  
 Жанубий Сибирь 313  
 Жанубий Суғд 120, 133  
 Жанубий Тоҷикистон 63, 73, 79, 108, 136, 160  
 Жанубий Туркменистон 22, 46, 61, 62, 97, 253, 260, 266, 280, 282, 318, 322  
 Жарқўрғон 200, 289  
 Жарқўтон 54, 61  
 Жезқудуқ 280  
 Жигарбанд 150, 154  
 Жиззах 47, 78, 79, 108, 118, 119, 142, 159, 166, 167, 202, 203, 274, 275, 284, 285, 341  
 Жикен 158  
 Жойтув 22, 27, 28, 37  
 Жолсой 257  
 Жом 62, 75, 103, 157-159, 196  
 Жонбош-4 22  
 Жондавлаттепа 102  
 Жувикан 155  
 Жундишапур 304  
 Жунгор 176, 177  
 Жўш 119

- Жўжи улуси 173, 174  
 Зайсан, кўл 89  
 Замжан, работ 155  
 Замонбобо 40, 42, 44, 46, 54, 62  
 Зангиота 201  
 Занд архипелаги 312  
 Завдана 334, 335  
 Зараутсой (Сурхондарё) 13,  
 Зарафшон, вода 11, 42, 46, 48, 49,  
 62, 65, 76, 94, 95, 247, 177, 202,  
 223, 224, 240, 247, 248, 257, 260,  
 288, 289, 314, 323, 337  
 Зарафшон, дарё 20, 22, 34, 40, 48,  
 72, 62, 76, 105, 120, 322  
 Зарафшон, тоғ 12, 75, 159, 133  
 Зармана 163  
 Зартепа 102  
 Захчаота булоғи 195  
 Захчабел, довод 195  
 Заятикент 167  
 Зирабулок 290  
 Зомин 79, 118, 119, 276, 164, 165,  
 168  
 Зулқарнайн, работ 157  
 Зул-қифла 157  
 Зухратепа 160  
 Игдиқалъа 235  
 Ижонд 11  
 Ик (=Эмба), дарё 143  
 Или, дарё 127, 177  
 Илоқ 166, 167, 168, 169, 170  
 Илоқ (Ангреш), дарё 169  
 Илонўтди, дара 202, 203  
 Илончисой 166  
 Индонезия 349  
 Иония, денгиз 219  
 Ироқ 33, 178, 182, 184, 209, 259, 275  
 Иртиш, дарё 42, 89  
 Исахонтепа 254  
 Исбас 152  
 Искандарқўл 63  
 Искифағи (Сайрам) 159  
 Испания 184  
 Иссиқ, дарё 346  
 Иссиққўл 87, 140  
 Исфантуда 192  
 Исфижоб 142, 274  
 Италия 89  
 Итил (Волга), дарё 88, 89, 156  
 Ичонлитепа 106, 236  
 Ишим, дарё 42  
 Йаксарт (Йакшарта), дарё 245  
 Йанги Окуз 245  
 Йангин (янгин) 212  
 Йаса Кечик (Текис кечув) 212  
 Йатрик, довод 212  
 Йигитқалъа 150  
 Йо-ша / Йок-шат (=Сирдарё). дарё  
 245  
 Йўлутанқалъа 199  
 Йўлхона тегирмон бош 212  
 Кавардан 116  
 Кавказ 26, 137, 142, 172, 236, 260,  
 327  
 Кавказ йўли 5  
 Кавказорти 6, 95, 130, 142, 235, 236  
 Казаливск 247  
 Кайлю 13  
 Какайди 248  
 Калафаген 94  
 Каликут 182  
 Калтаминор маданияти 20, 22, 23,  
 27, 28, 33, 220  
 Калтаминор йўли 62, 63, 135, 194  
 Калтепа 166, 284  
 Қалъаи Қаҳқаҳа 164  
 Камайтепа 160  
 Камачи (Кемачи) 223  
 Кампиртепа 73, 102-104, 122, 332, 237  
 Кан (=Самарқанд) 141  
 Канада 271  
 Каподокия 96  
 Каптарлиқум 23

- Кардаран-хос 153  
 Кармана 11, 122, 162, 163, 275, 289, 297, 298, 203, 204  
 Карпат 260  
 Карпрус 112  
 Каспи 154, 158, 159, 285, 287  
 Каспий, *демгиз* 13, 27, 95, 137, 142, 143, 154, 178, 206, 220, 238, 225, 231, 233  
 Каспийбуи 65, 313  
 Кассой (Хавчжоу) 178  
 Кат 136, 150, 157-159, 223, 238  
 Катта Балхон, *тоғ* 16  
 Катта туз сахроси 71  
 Катта Тузкон 23  
 Катта Улаган, *дарё* 90  
 Катта Ҷрадарё 75  
 Каттақўрғон 45, 119, 203  
 Каттасой (Қўқонсой) 290  
 Кашмир 126, 305  
 Каштабонон 223  
 Кветт 61  
 Келиф, *кечув* 64, 73, 100, 103, 121, 122, 134, 142, 157, 159, 166, 181-184, 209, 223, 228, 230, 232, 241, 244, 285  
 Келиф, *шаҳар, қўрғон* 157, 192  
 Келлели 39, 45, 257  
 Кенгқул, *мозор-қўрғон* 313  
 Керии 178  
 Кенд (Конибодом) 171  
 Кардар 155  
 Керки, *кечув* 64, 73, 95, 122, 134, 157, 159, 223, 228, 241, 244, 285, 297  
 Керки, *дарё* 236  
 Керкича 77, 103, 122  
 Кетмончи, *работ* 152  
 Кеш (Шаҳрисабз) 75, 133, 164, 181, 182, 185  
 Киев Руси 149, 154  
 Киликия 96  
 Киндиктепа 116  
 Киресхата 79  
 Кирмон 182, 334  
 Кирополь 79, 118  
 Киришак, *дарё* 195  
 Кисловодск 142  
 Киссия 96  
 Китоб 74, 103, 278  
 Кичик Андижон 212  
 Кичик Осие 58, 69, 88, 89, 278, 219  
 Кичик Сарой (Саройжиқ) 267, 172, 178,  
 Кичик Тузкон 23  
 Кичик Ҷрадарё 75, 103  
 Кишмиштепа 159, 160  
 Кобул 60, 183, 192, 193, 208, 209, 241, 304  
 Кобулдарё 56, 128, 162, 229  
 Конбайит 296  
 Конибодом 171  
 Константинополь 142-144, 176, 177  
 Копетдоғ 20, 22, 27, 38, 48, 104, 123, 323,  
 Корея 35  
 Косон 188, 190  
 Косонсой 77, 78  
 Кофиртепа 120  
 Кофирнихон, *дарё* 102, 103, 121, 160, 161, 287, 289  
 Красноводск 233  
 Ксениппа 74, 97, 122  
 Кутарт 115  
 Кукертли 203  
 Куксу 212  
 Кунлунь, *тоғ* 112  
 Кунгай 48, 78  
 Куняк-1 22  
 Курегинқалъа 122  
 Куркат 79, 118, 164  
 Курушкат 79  
 Куршоб 115  
 Кучу 140

- Кучуктепа 73  
 Кушания 163  
 Кушка 181  
 Кушка, дарё 181  
 Кушмайхон 149  
 Кштут, довом 44, 63, 223  
 Кюйша 135  
 Кўкартли 150  
 Кўдала 103, 134  
 Кўктепа 76, 119  
 Кўкча 94  
 Кўкча, дарё 56, 288  
 Кўкча, дада  
 Кўлоб 160, 227  
 Кўлобдарё 160  
 Кўл (=Орол девгизи) 155  
 Кўҳна (работ) 158  
 Кўҳи Қоф 212  
 Кўҳитанг, тоғ 39, 201  
 Кўҳна Урганч 154, 178, 179, 199, 203, 227, 284  
 Кўҳна Фазли 331  
 Ланчжоу 140, 127  
 Лангардара 212, 213  
 Лапас 35  
 Леон 175, 176  
 Лидия 96, 330  
 Лобнор, кўл 112, 140, 186  
 Ложувард йўли 5, 36, 44, 56, 98, 359  
 Лондон 191  
 Лоулан 115  
 Маймана 73, 181  
 Майманак 190  
 Маймурғ 157, 256  
 Макрид 75, 197, 260  
 Малинди 221  
 Мансулмас 207  
 Манғиқишлоқ 142, 206  
 Марв 97, 104, 121-124, 127, 129, 140, 147-149, 153-155, 181, 243, 275, 267, 274, 275, 280, 281, 284, 287, 298, 304, 333  
 Марғилонсой 77  
 Мардус 152  
 Марказий Европа 175  
 Марказий Осиё 3, 5, 14, 15, 17, 19, 26, 30, 31, 33-36, 40, 42-44, 47, 51, 52, 55, 59, 60, 65, 69, 76, 80, 81, 83-85, 87, 89, 93, 94, 109-111, 113, 121, 123, 125, 126, 128, 129, 131-134, 138, 142-144, 164, 173-180, 185, 204, 205, 208-211, 213, 214, 221, 254, 256, 259, 261, 265-268, 280, 282, 292, 294, 295, 298, 299, 303, 309, 311, 312, 316, 318-320, 322-324, 327-329, 331, 334, 336, 337, 343, 345, 346, 348, 350-354, 356, 357, 361, 362  
 Марказий Устюрт 179  
 Марказий Қозоғистон 257  
 Мароқанда (=Самарқанд), 76, 79, 97, 100, 103, 105, 118  
 Мароқаш 267  
 Марсменд (Марсманда) 164  
 Марғиёна 71, 73, 76, 77, 85, 97, 104, 107, 129, 347, 359  
 Марғилон 172, 212  
 Матиен 96  
 Мачай 13, 16, 26, 327  
 Машҳад 210  
 Меана 71  
 Мегар 28  
 Мела, кечуе 161  
 Мерверруд (Бала Мурғоб), дарё 162  
 Месопотамия 26, 27, 55, 56, 68, 88, 137  
 Месха 164  
 Мешеклиқалъа 150, 151  
 Мидия 123, 235  
 Миёнқал 157  
 Миздахқан 154  
 Мими 139  
 Мингтўқай, довом 112  
 Мирзабекқалъа 77  
 Мирзаработ 201, 202  
 Мирзачўл 79, 167, 201, 202

- Миршоди 200  
 Миср 55, 56, 68, 88, 108, 123, 137,  
 182, 220, 259, 296, 359  
 Мовароуннахр 166-168, 146, 180, 185,  
 172, 174, 229, 230, 259, 274, 296,  
 302, 360  
 Могадис 221  
 Мозори Шариф 201  
 Морокко 259  
 Москва 185, 206, 208, 354, 355  
 Моуру 71  
 Моҳона / Моҳонқалъа 225  
 Мохандарё 23  
 Моҳанкул 23  
 Мохенжо-Даро 60, 61, 63-65  
 Муғожар, *тоғ* 208  
 Мугхова 79  
 Музработ 104, 171  
 Мундигақ 45, 57, 60, 61, 64  
 Мура, *досон* 44, 63, 323, 328  
 Мурғоб, *вода* 38, 39, 45, 48, 61, 64,  
 72, 77, 97, 104, 181, 223, 233, 287,  
 288  
 Мурғоб, *дарё* 95, 123, 181, 199, 287  
 Мурки  
 Мут қалъаси 343  
 Мушисгон 35  
 Мўллабулоқ 203  
 Мўғулистон 28, 65, 83, 84, 175, 183,  
 255, 319  
 Набетдоғ 12  
 Навбахор 163  
 Навоий, *вилоят* 258  
 Нажария 157  
 Накшипа 73, 74, 103, 120  
 Намозгоҳ 37, 38, 44, 46, 54, 60, 61, 322  
 Нара 141  
 Нарозм 197, 242  
 Нарбадо 109  
 Нарғизқалъа 150, 153  
 Насаф 74, 120, 146, 156-158  
 Наукат 170  
 Наутака 74, 75, 97, 100, 103  
 Нахшаб 74, 120, 133  
 Ношеболо 134  
 Нил, *дарё* 58  
 Нишона (Эски Нишон)  
 Нефрит йули 5  
 Ниса / Нисая 123  
 Нисо 97, 123  
 Нишопур 149, 151, 155, 275  
 Новгород 118  
 Новқат Курайш 160  
 Ноғорачалди 212  
 Нондахона, *дара* 102, 201  
 Норин 245, 258  
 Нужакат 164, 246  
 Нужкат 170  
 Нузвар 154  
 Нуқат (Улкан Туйтепа) 170  
 Нукус 220  
 Нумужкат 146  
 Нурота 76, 105, 119, 248, 310  
 Нурота, *тоғ* 11, 76, 119, 202, 257,  
 258  
 Нуртепа 79, 118  
 Нурум 106  
 Обескун 238  
 Обивард 123  
 Обишир 13  
 Овчинтепа 72  
 Одамбосғавтепа 72  
 Одойтепа 45, 72, 77  
 Оих (=Сирдарё) 143  
 Ойховим 94, 101, 102  
 Окс (Амударё) 60, 190  
 Олатов 177, 214  
 Олатун 103  
 Олд Осие 15, 16, 19, 29, 55, 68, 88,  
 90  
 Олмалик 178  
 Олмаота 346  
 Олой, *тоғ* 12, 77, 161, 213

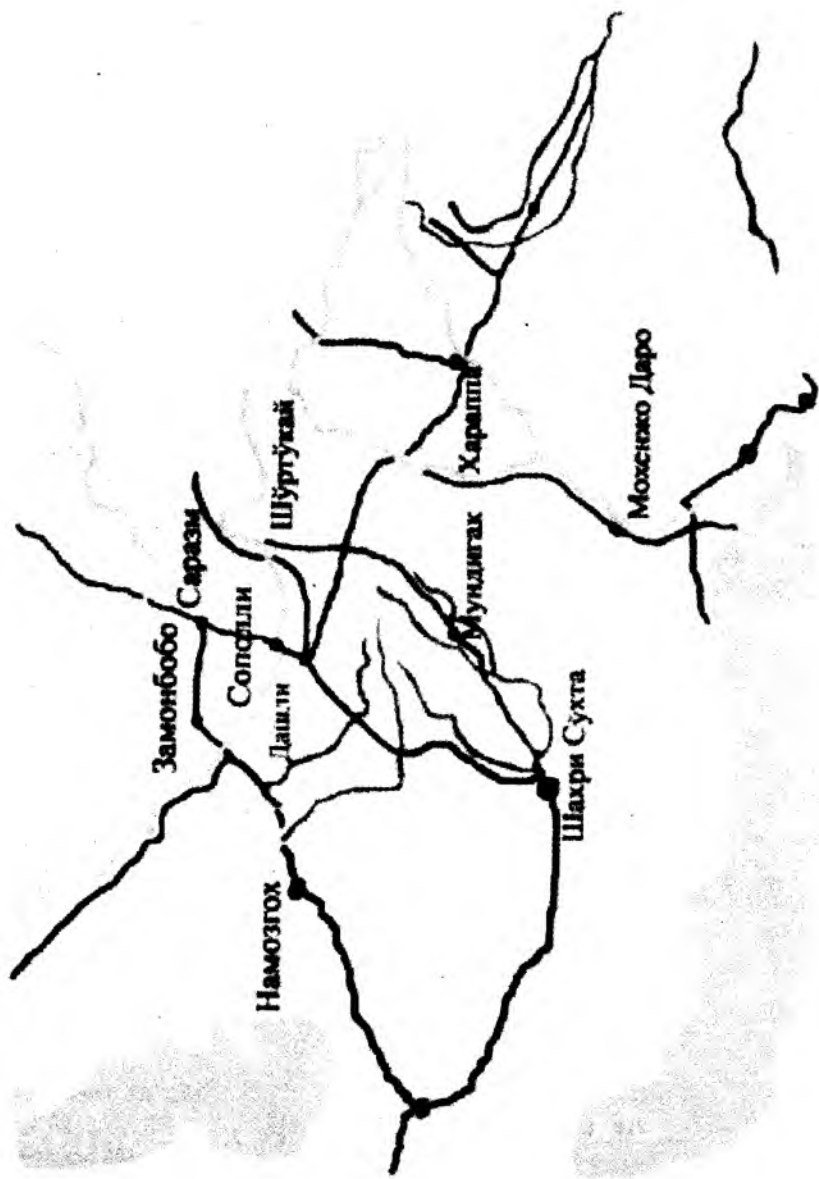
- Олтин йули 5, 88, 92, 97, 359  
 Олтин Урда 173, 175, 177, 181, 182, 185, 267  
 Олтинбоштепа 159  
 Олтинтепа 37, 38, 44, 45, 54, 60, 61, 160, 253, 257, 266  
 Олтинтоғ 11  
 Олтой 29, 65, 81, 88, 90, 92, 94, 97, 98, 257, 263, 266  
 Олвия 89  
 Оренбург 207, 208, 255, 296  
 Орол денгизи 72, 143, 176, 220, 232, 233, 234, 239, 246  
 Оролбуйи 27, 89, 95, 142, 244, 245, 318  
 Осмё 112, 182, 183, 175, 176, 252, 271, 315, 327, 312  
 Оссурья 89, 92, 220  
 Ошкона 13  
 Окдарё 289  
 Окработ 61, 62, 63, 74, 74, 75, 94, 103, 129, 135, 150, 185, 209  
 Оқтапа 116  
 Оқтағ 76, 119  
 Оқташ 2, 48, 87  
 Оқтадарё 233, 234  
 Оқяйла 282  
 Оққалта 129  
 Оққамиш 203  
 Оққумбосған 241  
 Оққурған 116  
 Оқангарон (Ангрен), дарё 116, 117, 168, 246, 347  
 Оқангарон, вода 11, 127, 168, 170, 314  
 Пазирик 90, 98, 263, 266  
 Пайгамбар ороли 162, 229  
 Пайшанбатепа 120  
 Панж, дарё 160  
 Панжикент 223  
 Паитикапей 89  
 Парак (Чирчик), дарё 166, 168, 246  
 Париж 191  
 Парсанкул 23  
 Парфия 71, 104, 107, 111, 112, 123, 125, 126, 128, 130, 235, 318, 336, 347, 359  
 Паттакесар 200, 201, 244, 248  
 Пашан 154  
 Пекин 173, 174, 177, 179, 184, 211, 214, 306, 351  
 Персеполь 97  
 Пешовар 128  
 Пинлон 184  
 Питнак 239  
 Писталитог 163  
 Польша 300  
 Пойарик 76  
 Пойкент 23, 97, 105, 122, 147, 148, 150, 151, 277, 281, 304  
 Покистон 28, 128  
 Полон 139, 141  
 Помир, тоғ 428, 42, 44, 72, 93, 97, 160, 109, 112, 127  
 Поп (Боб) 127  
 Пруссия 300  
 Пурушапур 128  
 Пушкавачати 128  
 Пулаттош 107  
 Работи Малик 163, 275, 284, 297  
 Работи Нушагирд 154  
 Работи Санги Поин 181  
 Работи Сероб 154  
 Работи Суран 154  
 Работи Шариф 275  
 Рапатак 298, 198  
 Риштон 171  
 Рим 4, 108, 109, 111, 123, 125, 126, 128, 137, 245, 269, 294, 336  
 Розик, догон 116  
 Ромитан 289  
 Россия 206, 208, 211, 217, 223, 239, 240, 243, 248, 260, 277, 278, 296, 310, 336  
 Рум 209, 296

- Румов 79  
 Рустак 94  
 Сабат 164  
 Сават 118  
 Саврбел, *довон* 76, 119  
 Садвар 151-154  
 Сазагон 20  
 Саид кудуги 158  
 Сайрам 184, 185,  
 Сайфана 152  
 Сайхун 245, 246  
 Салдайо (Судак) порт 176  
 Самарқанд йўли 5, 156, 212  
 Самарқанд 12, 64, 76, 119, 120, 122,  
 133-136, 139, 141, 142, 146, 149,  
 156-160, 162-166, 180-185, 195-197,  
 201-203, 209, 212, 224, 248, 257,  
 262, 275, 281, 282, 284, 286, 288,  
 289, 301, 351, 327, 332, 333, 335,  
 337, 342, 351  
 Самсирик (Бўка) 170  
 Сангир сувлоқ 194, 285  
 Саразм 38, 44, 45, 54, 62, 63, 64,  
 323, 329  
 Сарахс 71, 155, 287  
 Сард 96  
 Сарижуй 200  
 Саримас, *тоғ* 102  
 Сарикамиш 95, 106, 233-236  
 Сарманган (Чарманган) 161  
 Сарой Берка 175, 176, 179,  
 Саройжик 207, 179, 178  
 Сартарош 150, 153  
 Сағониён 161, 164  
 Сейистон 57, 123  
 Семиз хотун 212  
 Сероб кудуги 200  
 Сибирь 26, 28, 29, 65, 68, 88, 89, 94,  
 127, 131, 165, 205, 207, 208, 211,  
 327  
 Сибб 247  
 Сир денгизи (=Орол денгиз) 234  
 Силезия 112  
 Симтепа 127  
 Синьдзян 177,  
 Сирдарё 48, 79, 80, 87, 106, 116-118,  
 123, 124, 131-136, 164, 167-169,  
 208, 222, 223, 226, 229-231, 234,  
 244-247, 250, 274, 284, 285, 318,  
 324, 327, 360  
 Сияхсирд 162  
 Сойсайёд 13  
 Сополли 44, 46, 47, 54, 61, 63  
 Стокгольм 265  
 Субах 134  
 Судак 176, 177  
 Судушана /Судишани / Шуайдушана  
 (=Уструшана) 136, 141  
 Суза 93, 96, 97  
 Суёе (=Сирдарё) 136  
 Сукжу 184  
 Сули (Қашқар) 139, 141  
 Султон Увайс тоғи 12, 155  
 Султонқалъа 281  
 Сулэхэ, *дарё* 177, 178  
 Сурия 33, 127, 175  
 Сурхоб 160  
 Сурхон воҳаси 39, 44, 48, 49, 61, 72,  
 74, 102, 103, 136, 160, 161, 128,  
 182, 240, 305, 322  
 Сурхондарё 102, 120, 128, 142, 161,  
 200, 248 289,  
 Сусе 116  
 Сутрушона (Уструшана) 136  
 Суфан 48, 78  
 Сух 171, 172  
 Сучжоу 214  
 Сугдиёна (Сугд) 56, 71-80, 85, 91, 93,  
 94, 97, 100-105, 107, 116-122, 127,  
 129, 135, 136, 165, 167, 168, 221,  
 240, 299, 318, 323, 332, 333, 347,  
 359  
 Сўфиота 184  
 Сўхсой 13  
 Тававис (Товус) 163

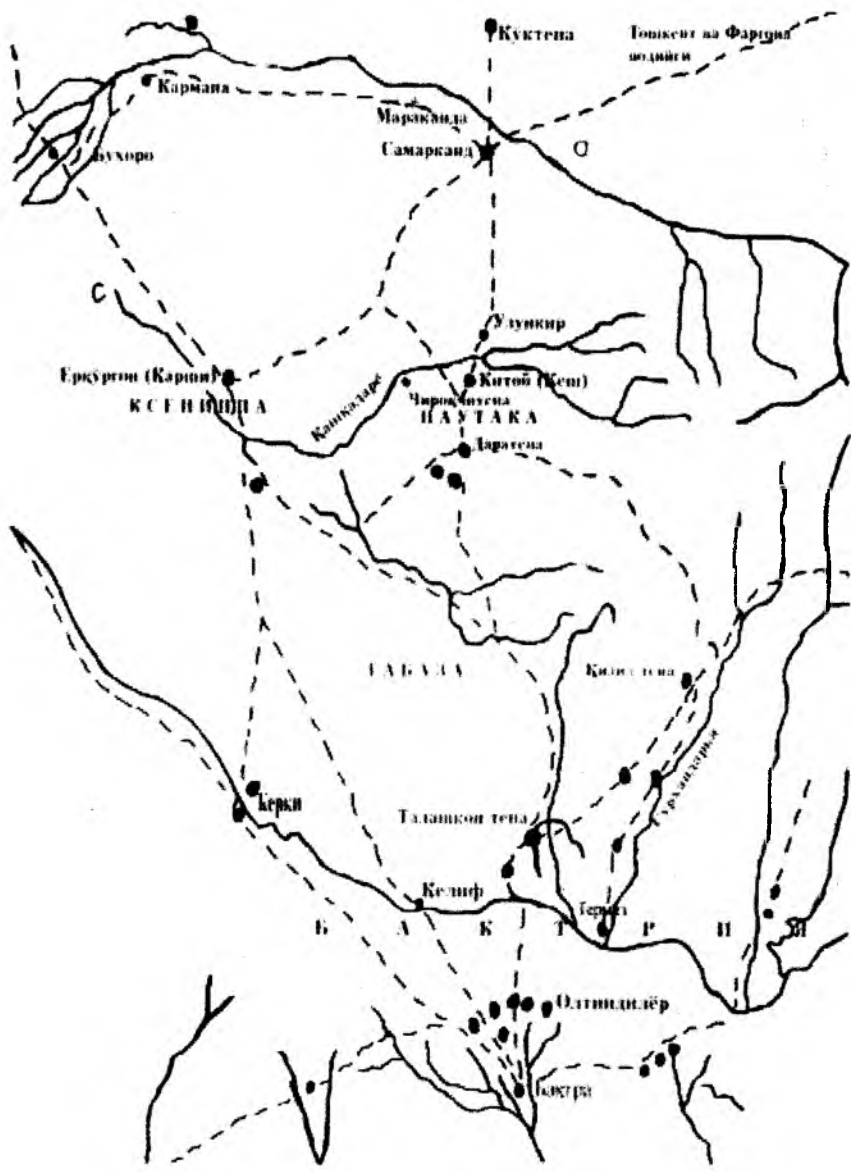


- Тагискен 257  
 Тажан, 62, 123, 287, 323  
 Тайху, кўл 98  
 Такашўр қудуғи 195  
 Такламакон 127, 140, 186  
 Такфон 35  
 Талайхон 282  
 Талас, дарё 212, 351, 313  
 Талашпан 74  
 Таллимаржон 193  
 Талкан 162  
 Талхон 162  
 Танаис 89  
 Танаис (=Сирдарё), дарё 245  
 Тангаҳаром 194  
 Тарбағатой 177  
 Тароз 142  
 Тархон 154  
 Таси-Бутак 280  
 Тахтақарача, довод 63, 74, 75, 103, 159, 195  
 Тахти Сангин 63  
 Тахти Қароча 182  
 Теккемтепа 257  
 Тель Магзалия 33  
 Тель Рамад 33  
 Темир дарвоза 44, 63, 94, 101, 103, 129, 134, 136, 157, 185  
 Терек, довод 113, 212, 214  
 Термиз 63, 100-104, 121, 128, 129, 134, 181, 185, 192-194, 196, 209, 223, 225, 229, 236, 237, 239, 244, 248, 249, 262, 279, 331  
 Тешиктош 327  
 Тибет 93, 162  
 Тиконли 119  
 Тиллатепа 73  
 Тинч океан 28, 221  
 Тир 89  
 Тобольск 207  
 Тоголоқ 72  
 Тожикистон 53, 64, 240  
 Тозабогёб 39, 42, 54  
 Тоип 72  
 Толдик довод 214  
 Томди 280  
 Торим, дарё 109, 144  
 Тошкент 195, 201, 202, 231, 246, 276, 284, 295  
 Тошкент, воҳа 12, 77, 79, 80, 87, 94, 116-119, 133, 159, 244, 314, 332  
 Тошқўрғон, довод (Помир) 112  
 Тошқўрғон, довод (Ҳисор) 94, 137, 150, 151, 195, 196  
 Тоҳаристон 133, 136, 186, 334, 336, 351  
 Тоҳирбойтепа 72  
 Трапезунд 142  
 Троя 58  
 Тункат 168-172  
 Тупроққалъа 105, 129  
 Туркистон 3, 213, 243, 259  
 Туркистон, шаҳар 183, 185, 207, 247, 248  
 Туркистон, тоғ 78  
 Туркия 33  
 Туркманбоши (Красноводск) 12  
 Туркменистон 22, 71, 193, 260  
 Туркман-Хуросон, тоғ 71  
 Турк ҳоқонлиги 133, 135, 142-145, 233, 294, 319, 337  
 Турон 3  
 Турфон 112, 138, 140, 184, 186  
 Тус 149  
 Туэктин 90  
 Туябўғиз 224  
 Тяньшань 28, 113, 114, 124, 138, 177  
 Тўғонрабат 150, 151  
 Тўқайли 42, 50  
 Тўртқўлтeпа 116, 276  
 Уваиттепа 170, 247  
 Угат 258  
 Уёж, кечуе 63  
 Узган 78

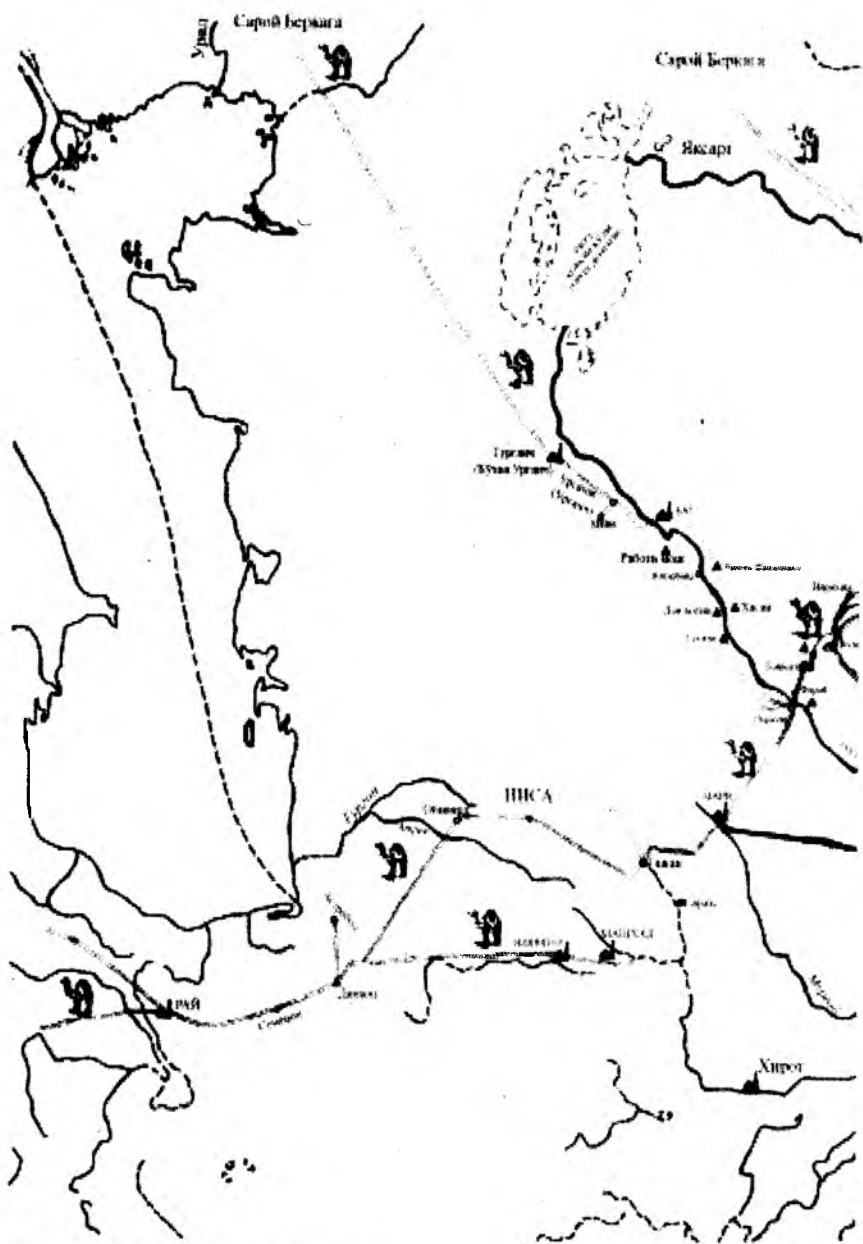
# **ИЛОВАЛАР**



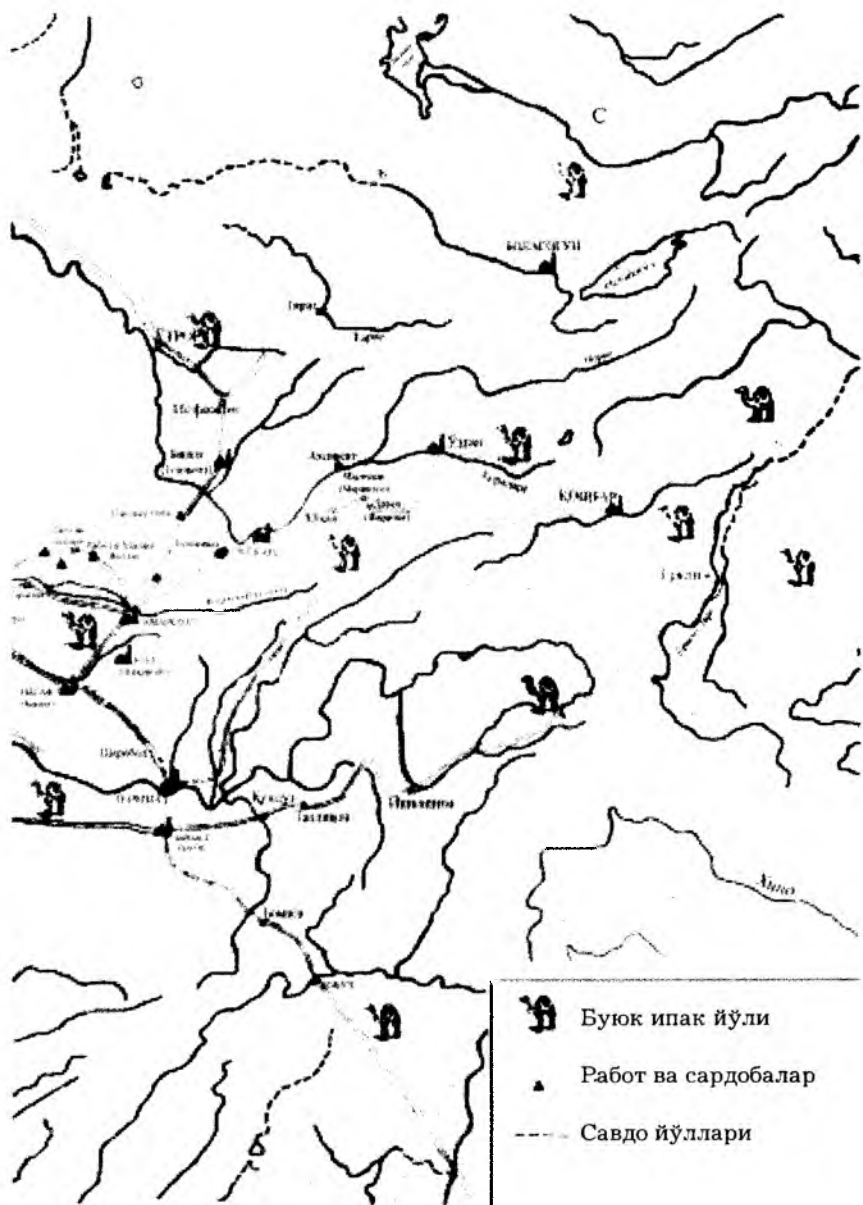
1-илова. Ложувард йўли. Бронза даври.

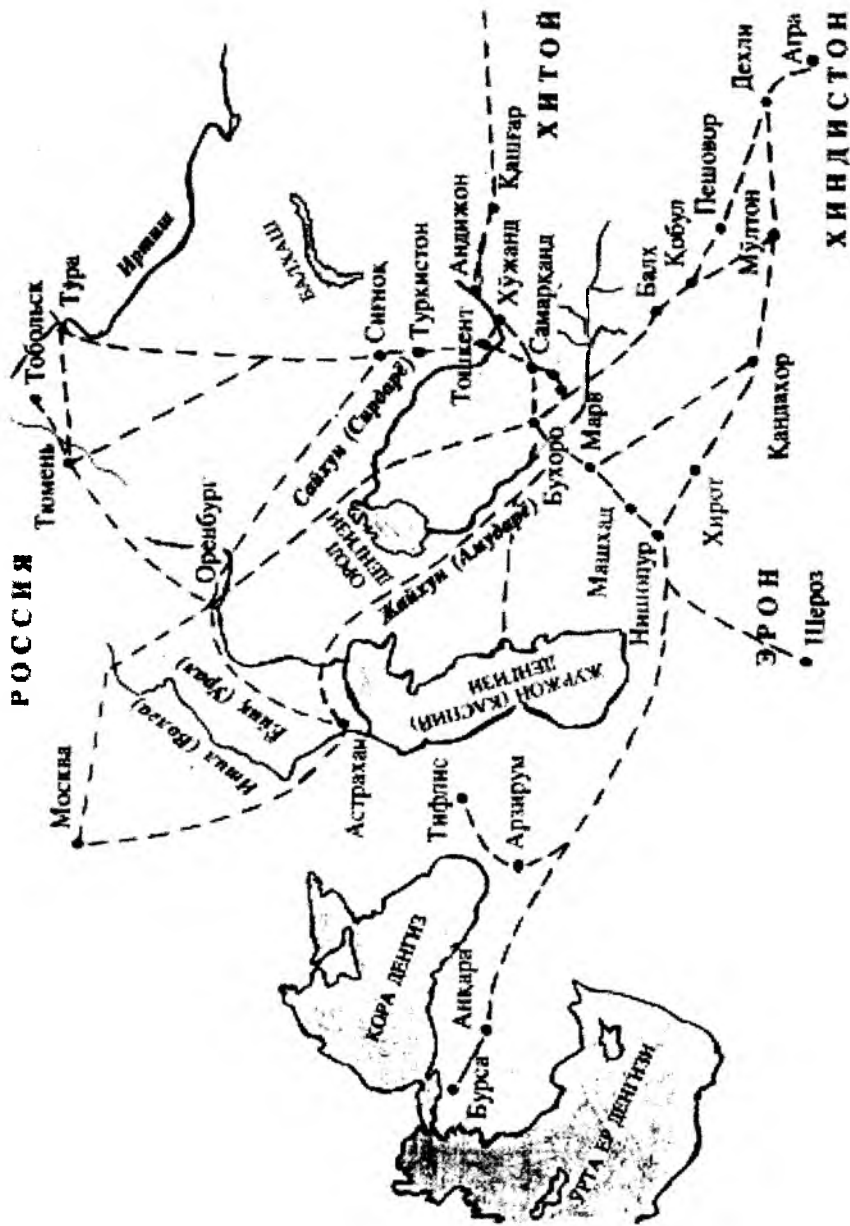


2-илова. Бақтрия-Сугд алоқа йўли. Мил. авв. I минг йиллик.



3-илова. Буюк ипак йўли.









4-илова. XVI-XIX асрлардаги карвон йўллари.



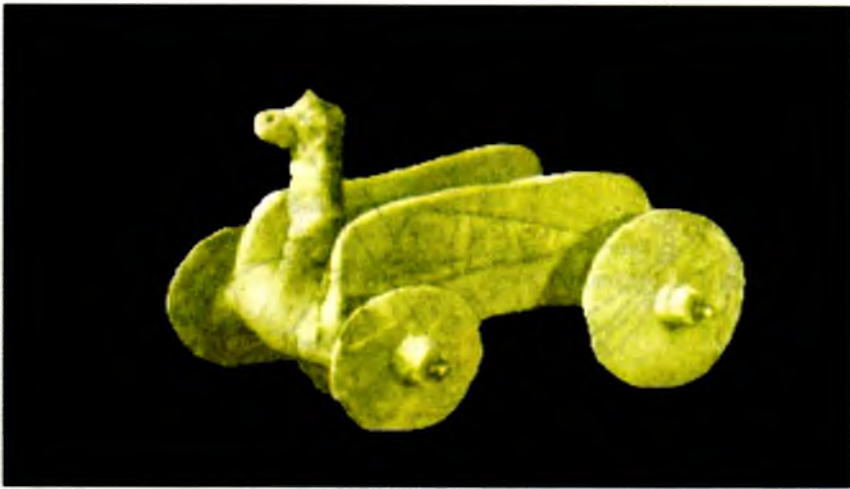
1. Бўзачи сардоба.
2. Бегичак сардоба.
3. Якка сардоба.
4. Бузург сардоба.
5. Қамаши қишлоғидаги сардоба.
6. Талимаржон сардобаси.
7. Ураси сардоба.
8. Юсуф сардоба.
9. Янгикент қишлоғи.
10. Чиялқудук қишлоғи.
11. Шўрбозор сардобаси.
12. Шўрқудук қишлоғи.
13. Макрид қишлоғи.
14. Ажрим қишлоғи.
15. Тахтакорача довони.
16. Тошқўрғон довони.
17. Оқрабод довони.
18. Шеробод сардобаси.
19. Абдуллахон сардобаси.

**Шарҳи белгилар**

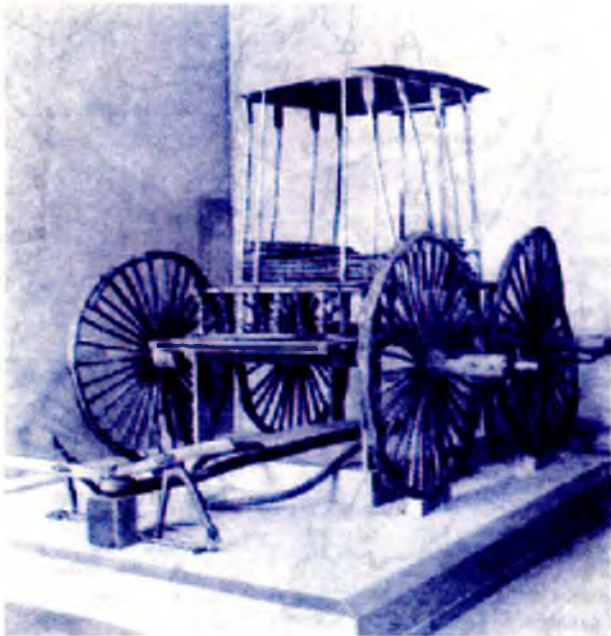
-  сардоба
-  дарё
-  таълим довони
-  қарвон

5-илова. Бухоро — Қарши — Амударё оралиғидаги сардобалар ва карвон йўллари (XIV-XIX аср).





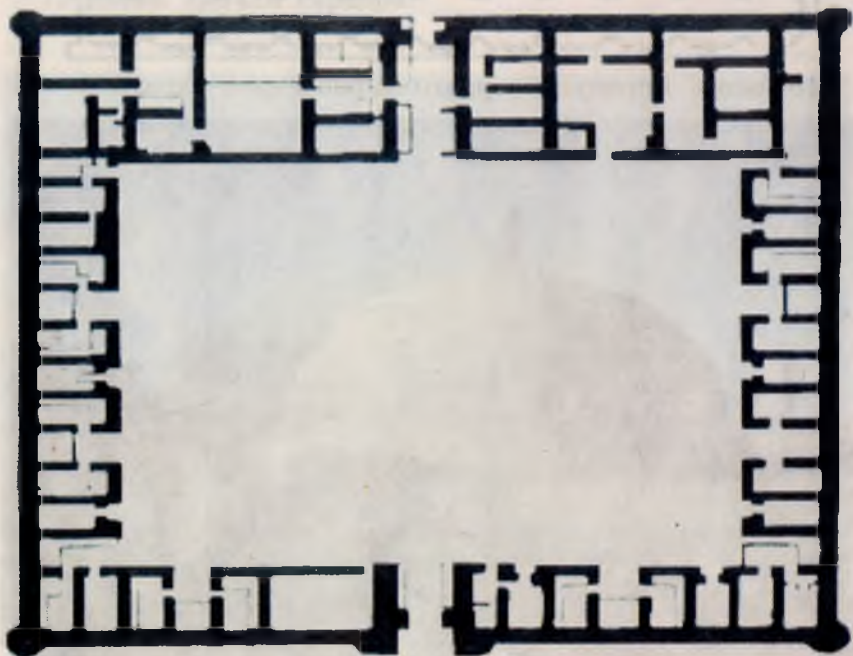
6-илова. Сополдан ишланган туя қўшилган арава. Бронза даври. Олтинтепа (Туркменистон).



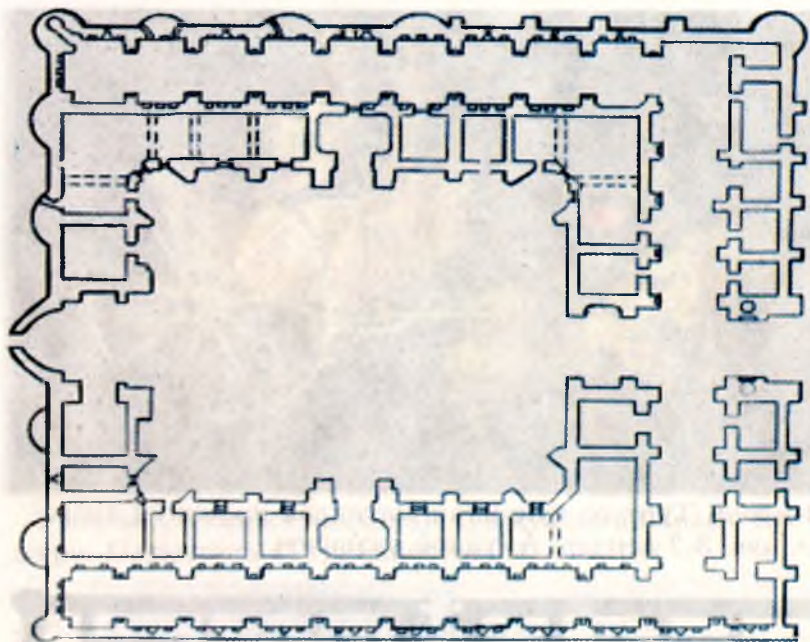
7-илова. Арава. Мил. авв. 6-5-асрлар. Олтой. Пазирик мазорқўргони.



8-илова. Тўрт от қўшилган Олтиндан ишланган арава.  
Мил. авв. 3-2-асрлар. Амударё хазинаси.



9-илова. Пойкентдаги работ тарҳи.



10-илова. Қоровулбозордаги карвонсарой тарҳи.



11-илова. Работи Малик сардобаси.



12-илова. Ёғочли сардоба.



13-илова. Қоровулбозордаги сардоба.



13-илова. Қоровулбозордаги сардоба. (Орқа тарафи).



14-илова. Бўзачи сардоба.



15-илова. Бегичак сардоба.



16-илова. Якка сардоба.



17-илова. Каспи сардобаси.



18-илова. Сангир сувлоқ сардобаси.



19-илова. Қарши сардобаси.



20-илова. Қамаши қишлоғидаги Хўжа Набибий сардобаси.





21-илова. Қашқадарёдаги кўприк. XVI аср. (ҳозирги кўриниши).



22-илова. Шербод яқинидаги сардоба.

- Узункир 74, 75, 100  
 Узункудук 166  
 Укуз (Амударё), дарё 60, 233  
 Укунбака (Пиньбака) 66  
 Улунгул, кўл 175  
 Ур 58  
 Урал 64  
 Урал, дарё 64, 89, 179, 313  
 Уралбўйи 64, 89, 130  
 Уралорти 27, 65, 68  
 Ураси сардоба 192  
 Урганч 104, 151, 177, 181, 206, 237, 239, 267, 274, 284, 304, 333  
 Ургут 63  
 Урганг 212  
 Урук 57  
 Урумчи 138  
 Усмон кудуғи 149  
 Усти, қалъа 122  
 Уструшопа 77, 78, 93, 108, 117-119, 127, 136, 139, 164, 275, 359  
 Устюрт 177, 179, 284  
 Ухумсой 166  
 Учтепа 202  
 Учгуг 11, 13  
 Учхўжа кудуғи 199  
 Учкудук 280  
 Учқўрғон (Қайноват) 127  
 Уштикан 172  
 Уязсой, дарё 118  
 Фаёзтепа 348  
 Файзабод 162  
 Фароб 105, 122, 148, 150, 151, 230, 238, 242  
 Фарғона, водий 11, 12, 34, 38, 39, 41, 45, 48, 66, 67, 77-80, 87, 107, 108, 113-115, 118, 123, 127, 133, 136, 137, 146, 172, 183, 184, 244-246, 258, 259, 276, 284, 314, 322-324, 332, 349, 359  
 Фағкат 164  
 Фахира (=Бухоро) 146  
 Фламандия 176  
 Финикия 89, 218  
 Фориш 76, 119, 166, 258, 310  
 Форс, улка, мамлакат 259, 334  
 Форс кўрфази 60, 209, 259  
 Франция 184, 175, 176  
 Фригия 96  
 Хазар (=Хазария / Хазар ҳоқонлиги) 154, 155, 172, 302  
 Хазар (=Каспий) денгизи 237, 238  
 Хайбар, довои 128, 210  
 Хайратон 192  
 Хайробод 181  
 Халаб 69  
 Халач Чертма Хожачамбас, кечув 242  
 Хами (Қўмул) 114, 127, 140, 177, 306  
 Хараппа 57, 60-65  
 Харашкат 168, 170  
 Хасамели Башир, кечув 242  
 Хватаг 118  
 Херсонес 89  
 Хива 199, 206, 210, 153, 199, 206, 210, 239, 289, 333  
 Хива хонлиги 203, 224-226, 354  
 Хитой 4, 6, 29, 65, 66, 68, 89, 97-99, 109-115, 123-128, 131, 134, 136-140, 172, 173, 176, 177, 180-184, 206, 206-215, 221, 237, 245, 255, 259, 262, 264, 268, 295, 305, 306, 308-310, 318, 319, 332, 336-337, 348, 349, 351, 359, 360  
 Хоаспа, дарё 96  
 Ховос 118, 165, 168  
 Хожасолар, кечув 241  
 Хойт Ценкер (Хойт Цэнхер) 28  
 Холчаён 103, 121, 348  
 Хонбалиқ (Пекин) 173, 177, 179, 184, 306  
 Хонбандитог 166  
 Хонободдарё 94  
 Хонработ 203  
 Хонтепа 118  
 Хонқа 203, 224, 239

- Хоразм, воџа 12, 29, 48, 49, 64, 71, 77, 85, 87, 95, 97, 104-107, 120-122, 129-131, 136, 142, 146, 149, 152, 172, 173, 175, 181, 185, 234-236, 238, 239, 254, 260, 267, 270, 282, 284, 313, 324, 331, 347, 348, 353, 359  
 Хорюни 141  
 Хотаб Имары, кечув 241  
 Хуанхе, дарё 28, 127  
 Худайкат 168  
 Хулм 162  
 Хуросон 146, 153, 180, 185, 208, 209, 230, 259, 266, 275  
 Хўжа Муборак 190, 297  
 Хўжақишлоқ 195  
 Хўжанд 78, 79, 116, 118, 127, 170, 171, 201-203, 223, 245, 246, 274, 310  
 Хўжанд суви (=Сирдарё) 245  
 Хўжаобод 73  
 Хўтан 111, 114, 115, 127, 144 212, 255, 296  
 Цзябей (Габей) 139  
 Цейлон 112  
 Цуньлинь (=Помир), тоғ 139  
 Чаача 71  
 Чаглинка 280  
 Чайеню-Теттези 33  
 Чангали 35  
 Чандарактепа 159  
 Чандир 76  
 Чаньон 127, 140  
 Чарсад 128  
 Чатал-Гуюк 33  
 Чашқалъа 151  
 Чашмаи Ҳофизжон 194  
 Чақмоқлитепа 22  
 Чақмоқтепа 11  
 Чағаллитепа 22  
 Чағониён (Сағониён) 136, 159, 161, 229, 299, 332  
 Чаҳоржўй (Чоржўй) 148  
 Челак 76  
 Черчен 178  
 Чешь 139  
 Чжень чжу хэ (дурли дарё = Сирдарё) 245  
 Чжечжи / Чжеши (=Чоч) 136, 139  
 Чжечжиба 139, 141  
 Чилгумбаз 197, 198  
 Чилчорчашма 13  
 Чим 160  
 Чин (=Хитой) 209  
 Чиноз 167, 201, 202, 223, 247, 285  
 Чинор 107  
 Чиночкат 167, 168, 170  
 Чироқчи 75, 159, 197  
 Чироқчитепа 75  
 Чирчиқ, дарё 80, 116, 117  
 Чииялқудуқ 196, 197  
 Чиратой улуси 173, 174, 145, 239, 246, 288  
 Чмепзян 98  
 Чолингир 106  
 Чоплитепа 77  
 Чорбоғи Сайидон 192  
 Чоржўй 122, 148, 153, 223-225, 231, 234, 239, 243, 244, 148, 249, 280, 298  
 Чорраҳа, доғон 200  
 Чотқол, тоғ 107, 116, 284  
 Чотқол-Қурама, тоғ 45  
 Чохи Сохиби 154  
 Чохи Хак 154  
 Чоч 66, 69, 76, 77, 79, 80, 87, 93, 94, 107, 116-118, 127, 136, 137, 167, 170, 259, 333  
 Чуал 209  
 Чуст 40, 41, 66, 77, 78, 80  
 Чугурчиқ 212, 213  
 Чўповота 12, 289  
 Чўчкагузар 73, 100, 201, 244  
 Чхарра, доғон 63  
 Шаввал 154

- Шамагонтепа 116  
 Шаншань (Пшамшан) 112, 138, 139  
 Шапуркан 162  
 Шарг (Жарг), довод 163, 214  
 Шаркий Африка 221  
 Шаркий Бухоро 201, 244, 248, 289  
 Шаркий Европа 142, 149, 154, 173, 185, 303  
 Шаркий Туркистон 28, 65, 68, 88, 89, 93, 94, 97, 98, 109, 124, 125, 132, 137, 140, 142, 166, 172, 173, 175, 177, 192, 295, 306, 319, 348  
 Шаркий Цао (Уструшона) 136  
 Шаркий Кашқадарё 62, 74, 75, 120  
 Шаркия-Ванокат 116  
 Шахноз, дарё 212  
 Шачжоу 177, 178  
 Шачэ (Ёркент) 112, 139  
 Шахри Хайбар 120  
 Шахрисабз 62, 75, 135, 194, 278  
 Шахристон 164  
 Шахри Сўхта 57  
 Шеньду (Кашмир) 113, 128  
 Шеробод 46, 101, 129, 138, 201, 223  
 Шерободдарё 100, 102  
 Ши / Чжечжи / Чжеши (= Шош) 135, 136  
 Шибиргон 73, 181, 193  
 Шимолый Америка 252, 312  
 Шимолый Африка 26, 88, 271, 327  
 Шимолый Афғонистон 44-47, 102, 121, 178, 322  
 Шимолый Бактрия 74, 102, 103, 121, 318  
 Шимолый Белужистон 28, 60  
 Шимолый Кавказ 140-142  
 Шимолый Парфия 71  
 Шимолый Сибирь 170  
 Шимолый Уструшона 118  
 Шимолый Фаргона 106  
 Шимолый Хитой 124  
 Шимолый Эрон 137  
 Шимолый Хиндистон 56, 125  
 Шимолы-Шаркий Осиё 312  
 Ширин 118  
 Сихо 127  
 Шовкат (Увайтепа) 171, 246  
 Шом 259  
 Шош, воҳда 142, 184, 246, 259, 275, 324, 359  
 Шош, дарё (=Сирдарё) 245  
 Шох йўли 5, 133, 163, 359  
 Шохимардонсой 77  
 Шохрухия 163  
 Шу (Синчуань) 113  
 Шу (Цюн) 128  
 Шуайдушана (=Уструшана) 136  
 Шуллауктепа 156  
 Шуман 164  
 Шумер 56, 58, 265  
 Шурух 150, 151, 153  
 Шутуркат 167, 168, 170  
 Шўрбозор 196, 286  
 Шўрбулок кўрғашим 212  
 Шўрбулок Мулла чап 212  
 Шўрорб, кечув 64, 73, 100, 103, 104, 122, 159, 201, 237, 244  
 Шўрорбсой 102,  
 Шўртўқай 45, 56, 57, 63, 64, 65  
 Шўркудук 192  
 Эгей, денгиз 219  
 Эгизак, довод 212  
 Эдилкудук 200  
 Эйлагон 78, 80  
 Эқбаган 97  
 Элам 55  
 Эмба, дарё 143, 207  
 Эркештом, довод 112  
 Эркқалъа 72  
 Эрон 6, 27, 57, 59, 68, 88, 99, 117, 127, 129, 130, 172, 173, 175, 177, 178, 182, 183, 229, 235, 259, 260, 282, 288, 295, 302, 303, 311, 318, 320, 327, 332, 347, 348, 355, 359

- Эрши 107, 115, 281  
 Эски Нисо 104, 123  
 Эски Нишон 193  
 Эски Тошкент 201  
 Эчкикирон 23  
 Эшакработ 150, 151  
 Эшон кечуви 242  
 Эшонработ 199  
 Юегань (Урганч) 116, 268  
 Юзкудук 208  
 Юймень 139  
 Юйми (Керия) 115  
 Юймин-чуан (Янгуан) 112  
 Юйгань (Жутан) 115  
 Юйчэн (=Узган) 115  
 Юлуноғиз 194  
 Юлдуз яйлови 184  
 Юнонистон 269, 330  
 Юрчи 195  
 Юсуф сардоба 192  
 Ява ороли 112  
 Якарча, довод 194  
 Якка сардоба 190, 201, 285  
 Яккабоғ 74, 159  
 Яксарт (Хамарт, Жасарт) 245  
 Ялпоқтепа 135  
 Яман 150  
 Янги Гвинея 329  
 Янги Зеландия 17, 312  
 Янги Нисо 104, 123  
 Янги Урганч 203  
 Янгиқалъа 94  
 Янгиҳисор 212  
 Янгикент 245, 247  
 Янгиқўрғон 203  
 Яньцай 318  
 Яньцзи, дарё 28  
 Япония 112, 141, 359  
 Ярославль 208  
 Ясси (Туркистон) 142  
 Ясси, воҳда 115  
 Ўғиз чўли 154, 267  
 Ўғуз сардоба 192  
 Ўзбекистон 3, 6, 93, 108, 133, 137, 180, 279, 232, 236, 279, 283, 346, 349, 356, 357, 360, 362  
 Ўзбой 33, 95, 105, 106, 130, 233-236  
 Ўзган 115, 127  
 Ўзган суви 245  
 Ўкузбой 233  
 Ўрадарё 74, 75, 100, 194  
 Ўратепа 79, 120, 164, 202, 203  
 Ўринкудук 208  
 Ўрта Ер деңғизи 95, 127, 137, 140, 172, 175, 186, 217, 219, 221, 313, 331, 332, 359, 360  
 Ўрта Осиё 3-13, 13, 20, 21, 24-29, 31, 34, 35, 37-41, 43-49, 51-57, 59, 71, 75, 77, 80, 82, 84, 91, 94-100, 103, 105, 107, 108, 110-112, 119, 123, 124, 128, 130-133, 141, 144, 145, 153, 164, 171, 172, 182-187, 204-208, 210, 212, 215, 219, 229, 230, 279, 275, 280, 282, 283, 285-287, 289, 291, 296, 310, 317, 322, 330-333, 346-352, 354-361  
 Ўтрор 166, 177, 247178  
 Ўш 115, 127, 213  
 Қабодиён 244  
 Қават-7, 22  
 Қайроққум 40, 41, 47  
 Қалъаюмаланди 243  
 Қалъалиқир 236, 314  
 Қалъаи Нов 182  
 Қалъаи Заҳоқи Морон 120  
 Қамжу 184  
 Қамишли 39  
 Қамчиқ, довод 107, 116, 127, 201  
 Қандаҳор 57, 183, 209-210  
 Қандимқалъа 129  
 Қанқа 170, 235  
 Қанг, давлат / мамлакат 107, 108, 116, 117, 235, 256, 318

- Қараған, бұхта 206  
 Қарноб 35, 62, 64  
 Қарши, шаҳар 74, 103, 182, 209, 275, 277, 278, 280, 281, 283, 285, 286, 288, 289, 297, 298, 301, 310, 342  
 Қарши, воҳа 74,  
 Қарши чўли 276, 284  
 Қаср ал-Алкама 163  
 Қашқадарё, воҳа 44, 48, 64, 72-76, 94, 95, 120, 133, 135, 142, 240, 289  
 Қашқадарё, дарё 120, 181, 314  
 Қашқар 98, 114, 124, 127, 183, 186, 192, 210, 212, 214, 297  
 Қашқирбулоқ 13  
 Қашғар (Қашқар) 209  
 Қақир 188, 189, 276  
 Қаҳлабод 164  
 Хиз денгиз / Қиз денгиз (=Сариқамиш кўли) 233  
 Қизил Арват 106  
 Қизил денгиз 221, 330  
 Қизилрабат 150  
 Қизил Уя  
 Қизилсув 102  
 Қизилтепа 73  
 Қизилкум 11, 13, 20, 22, 23, 33, 45, 54, 105, 151, 208, 280  
 Қизқалъа 150, 281  
 Қизқудуқ 192  
 Қирғизистон 53, 87, 313  
 Қирққиз 120  
 Қирққудуқ 194  
 Қовувчитепа 116  
 Қозогистон 22, 42, 53, 127, 142, 175, 207, 260, 280  
 Қозон 208  
 Қолғандарё 78  
 Қопчигаё 11, 12  
 Қора денгиз 6, 28, 29, 65, 81, 88, 89, 95, 142, 144, 172, 176, 177, 219, 235, 236  
 Қора Иртиш 176  
 Қорабековул 129  
 Қорачаноқ 212  
 Қорабайиртепа 120  
 Қораболта 87  
 Қорадарё (Фарғона водийси) 40, 78, 115  
 Қорадарё (Зарафшон воҳаси) 288, 289  
 Қораёғоч булоғи 208  
 Қоракўл 198, 223  
 Қорамаз 224  
 Қорасув 78, 115  
 Қоратепа (Сурхондарё) 220, 348  
 Қоратепа (Туркменистон) 45  
 Қоратепа (Қашқадарё) 134, 192  
 Қоратикон қудуғи 176  
 Қоратов (Қорачатов) 119  
 Қоратоғ 200  
 Қоратоғдарё 44  
 Қоратумшук 13  
 Қорахожа 184  
 Қорачув 157  
 Қорақалпоғистон 260  
 Қорақалпоқ, қишлоқ 203  
 Қорақия 197  
 Қорақум 13, 22, 104, 149, 154, 200, 233, 280  
 Қорақурум 173-176, 233, 280  
 Қоровулбозор 188, 189, 277, 285, 297  
 Қоровулқудуқ 198  
 Қоронғишўр 23  
 Қрим 176, 327  
 Кубо (Қува) 127, 171, 172  
 Қуёи Волгабўёи 89, 142, 284  
 Қуёи Қашқадарё 74, 103, 120  
 Қуёи Новгород 185, 208  
 Қулжа 177, 178  
 Қулзум (=Каспий), денгиз 225, 236, 238  
 Қулота 116  
 Қулқудуқ 280  
 Қумул 184 (қдранг: Хами)  
 Қумқўрғон 200  
 Қумсултон 23

- Қўзибойтепа 120  
 Қўйтон 195  
 Қўнғир суви 184  
 Қўнғирот 224  
 Қўнғиртоғ 134, 196, 197  
 Қўрғонтепа 75  
 Қўшсардоба 188  
 Қўшчандир 243  
 Қўшбулоқ 179  
 Қўшилиш 13  
 Қўшқўприк 203  
 Қўшработ 119  
 Қўштепа 166  
 Қўқон 19, 247, 270, 290, 303, 310  
 Қўқон хонлиги 201, 303  
 Ғазна 299  
 Ғаллаорол 258  
 Ғарбий Европа 175  
 Ғарбий Сибирь 27  
 Ғарбий Суғд 133  
 Ғарбий Туркистон 177  
 Ғузор 75, 120, 134, 209  
 Ғузордарё 75, 103, 159  
 Ғулжа 214  
 Ғумден 150  
 Ғазорасп 105, 151-153, 203  
 Ғайбар довони 183, 210  
 Ғазорбуқа 103, 134  
 Ғазрати Остона Чоршанба 242  
 Ғасан работи 275  
 Ғинд дарёси 55, 62, 94, 109  
 Ғинд океани 60, 61, 109, 123, 219, 221, 330  
 Ғиндикуш, тоғ 56, 60, 72, 94, 128, 162, 183  
 Ғиндистон 28, 29, 56, 57, 59-61, 65, 68, 88, 97, 102, 108, 112, 121, 126, 128-131, 133, 137, 156, 159, 160, 172, 182, 183, 204, 208, 210, 229, 231, 234, 240, 256, 259, 261, 268, 295, 334, 336, 348, 349  
 Ғирот 181-185, 209, 210, 230, 241, 275, 304  
 Ғисор, тоғ 44, 72, 74, 78, 102, 135, 136, 183, 323  
 Ғузар (Ғузор) 134, 159  
 Ғузистон 304  
 Ғўрмуз 159, 182, 208, 209, 259  
 Ғўрмузфарра 154

## Резюме

# монографии У.М.Мавланова “Древние караванные пути Центральной Азии: становление и этапы развития”.

Становление и развитие системы коммуникационных путей Центральной Азии отражает сложные исторические процессы. Эти процессы шли в неразрывной связи с эволюцией экономических отношений, от первобытного обмена товарами до сложных и многоступенчатых торговых отношений, появлением и широким применением древних транспортных средств, строительством придорожных сооружений, с комплексом услуг на караванных дорогах, миграцией народов и процессами этногенеза, становлением и развитием городской цивилизации. Все это определяет актуальность изучения данной темы.

Монография состоит из введения, 5 глав и заключения. В конце приведен список использованной литературы и принятых сокращений, указатели географических названий и имен, а также фотоиллюстрации, связанные с системой караванных дорог, карты древних и средневековых торговых путей.

Во введении обоснована актуальность темы и история ее изучения, цель и задачи работы.

В первой главе монографии - «**Становление ранних путей связей в регионе и основы их развития**»- рассмотрены географические и социально-экономические основы сложения ранних путей. Здесь обосновано, что процесс сложения ранних путей начался в древнекаменном веке, и это было связано с хозяйственной и биологической потребностью (потребность обмена сырьем, продуктами питания, отдельными орудиями и т.д.). Во второй части данной главы рассмотрены вопросы сложения в эпоху неолита и бронзы путей регионального и трансрегионального значения.

Во второй главе - «**Древние пути сообщения: направления и особенности эволюции**» рассматриваются вопросы коммуникационной системы региона в начале I тысячелетия до н. э. - середины I тысячелетия нашей эры. Начало I тысячелетия до н. э. характеризуется процессом активной урбанизации в Центральной Азии. Формирование древних городов определяло характер коммуникационной системы региона. В этот период складываются относительно стабильные пути сообщения, соединявшие города - адми-



нистративно-экономические центры. Начиная с I тысячелетия до н.э. Центральная Азия выступает в роли транзита, соединявшего Месопотамию, Иран и Индию с Алтаем, Южной Сибирью и Приволжьем. Существование в регионе месторождений сырьевых ресурсов и потребность в них в странах Древнего Востока послужило важным фактором развития направлений дорог. Сюда можно включить внешние транзитные пути, такие как «Золотой путь», «Царская дорога», «Степной путь», «Нефритовый путь» и другие дороги международных коммуникаций. Эти транзитные пути составляли важные звенья коммуникационных систем, через которые осуществлялись культурно-экономические связи, они занимали особое место в формировании центрально-азиатских цивилизаций в эпоху раннего железа. Коммуникационная система стала ещё более развитой в период греко-македонского господства (IV-III вв. до н.э.). Начиная с последней четверти II в. до н.э., формируются узловые направления Великого шелкового пути, соединяющие Китай с Центральной Азией и через её территорию с Индией, Ираном и Римской империей. В последующие периоды пути сообщения расширяются и появляются новые дороги. Надо особо отметить роль и значение Центральной Азии в этой системе. Внешние связи, в свою очередь, влияли на расширение внутренних сетей дорог, развитие коммунальных услуг в регионе. В последующие исторические периоды эти процессы расширяются.

В III главе - **“Торговые пути средневековья: основные направления, особенности развития”** - освещаются особенности развития коммуникационной системы региона в эпоху средневековья. Рассматриваемая эпоха отличается от других периодов тем, что, с одной стороны, в средневековье расширились внутренние торговые пути, с другой — проводились работы по благоустройству крупных городов, вдоль дорог строились здания, связанные с торговлей. В эту эпоху расширяется география внешних торговых связей, формируются стабильные политические, культурно-экономические связи со странами Восточной и Западной Европы. С другой стороны, в средние века были проведены меры по обеспечению безопасности караванов и купцов, участвовавших во внутренних и внешних торговых операциях и по сервису караванных путей. Исследование этих процессов имеет большое значение для понимания сущности культурно-экономических связей в эпоху средневековья.

IV глава диссертации посвящена анализу роли **морских и речных путей в транспортно-коммуникационной системе**. В этой главе определены основные морские и речные пути, степень использования транспорта на морских и речных путях, развитие кораблестроения и связанных с ним профессий (кораблестроение и реставрация судов). Рассмотрены услуги на водных путях – перевоз пассажиров и багажа в необходимые места назначения, аренда кораблей, сведения об инфраструктуре, связанные с городами, крепостями, водными путями и удобными бухтами для стоянки кораблей, где собирались таможенные сборы.

В V главе – **«Роль и значение древних транспортно-коммуникационных систем в развитии социально-экономической и культурной жизни»** – рассматриваются следующие вопросы:

- значение использования в качестве транспортных средств таких животных, как лошадь, верблюд, осел;
- уровень использования колесных транспортных средств в регионе;
- проблема взаимосвязи между природой, климатом и видами придорожных сооружений региона (караван-сарай, рабаты, сардобы, колодцы и др.), время появления придорожных построек и их эволюция, а также их значение в коммуникационной системе;
- особенности местной и межрегиональной системы услуг на караванных дорогах, анализ деятельности по обеспечению безопасности дорог, выяснение рода занятий работников и слуг, которые обслуживали предводителей караванов, пассажиров, путников, путешественников, обеспечивали транспортные средства, а также политические, военно-стратегические аспекты почтовой службы;
- локальные особенности развития древних городов, аспекты внутренних и внешних культурно-экономических связей, товары импорта и экспорта, обмен товарами и развитие коммерции, пути связей и межкультурный диалог;
- вопросы этнической истории, особенности этого процесса, значение торгово-коммуникационных путей в миграционных процессах.

В заключении приведены выводы и предложения.

## **Summary of MONOGRAPHY of Uktam Mavlonov to theme: Ancient caravan roads of Central Asia: its formation and stages of development**

The formation and development of Central Asian communication system is the complicated process, which has taken place with such processes as introduction and evolution of types of economy, ancient people migration and ethnogeny process, urbanization and urban culture development, product exchange and trade, initial transfer to using riding horses and other means of transport, development and evolution of service system on caravan roads (on-road buildings, provision of safety, medical and other services) as well as other social, political, economic, and cultural processes have been studied in the given work. According to the above mentioned, this issue has been proved with great scientific significance and actual topic.

Monographs consists of 5 chapters and conclusion at the end of the work. The list of used literature and accepted shortenings and also photo illustration concerning with the system of caravan roads, maps of ancient and medieval trade ways are given at the end of the work.

A short novelty of the theme and history of investigation and also the aim and tasks, scientific and practical significance of the work has been given in preface. The fundamental questions of the given theme has been stated in the following chapters of the monographs.

### **CHAPTER 1. EARLY COMMUNICATION ROADS: FORMATION AND DEVELOPMENT**

This chapter has been focused on natural-geographic and social-economic basis of the development of communication roads. It is known that communication roads started to develop on early stages of anthropogenesis process as an important component of anthropogenic landscapes of communication roads. This process led to the development of roads linking primitive places with those places where hunting animals, plants, water resources, different stones to make labour instruments and other resources could be found in early Stone Age. Need to exchange products between various geographic areas and primitive places as well as migration of

primitive tribes caused the enlargement of network of communication roads stage-by-stage.

The second part of the chapter connected with the analysis of development of relevant local, regional and trans regional communication-trade roads in Eneolith and Bronze Age in Central Asia. The first group of communication-trade roads included local roads and they were used a) to link settled agricultural centers with their own territories e. c. agricultural land, valleys, hunting places, places where raw resources (metals and other resources, fuel used to melt metals and earthenware, firewood) could be found, water resources and others; b) to provide mutual relation within places belonging to the same culture; c) to provide movement on the direction of village-grazing-village which played an important role in the life of cattle breeders through the mountainous regions and fields on the north of the region.

## **CHAPTER 2. ANCIENT COMMUNICATION-TRADE ROADS: THEIR EVOLUTION, DIRECTIONS AND CHARACTERISTICS**

This chapter is about the review of the regional communication system activity from the millennium B.C. until the millennium A.D. The beginning of the millennium B.C. is the start of urbanization process in Central Asia. Appear of ancient cities is an important characteristic feature of the development of communication system in the region. Comparatively stable communication roads started to develop which linked ancient cities used to be administrative-economic centers. These directions preserved their significance with some changes afterwards. Central Asia was the main component of trans regional communication system of Ancient East as an important transit region linking Mesopotamia, Iran and India with Altai, Southern Siberia and Volga. One of the main reasons of appearing new transit road directions is existence of and demand in Ancient East, for metal, mineral and other resources in the region. External transit roads included Golden Road, Shakh King Road, Steppe Road, Greenstone Road and other roads. These transit roads and economic-cultural relations carried out through them were the main part of communication system as well as they played an important role in the development of Central Asian civilization centers in early stone age and Akhmony's period. Greek-Macedonian period

(4-3 centuries B.C.) was the most developed period of communication system in the region. The main directions of the Great Silk Road, which linked China with Central Asia as well as India, Iran, Rome Empire through it, started to develop from the end of the 2-century B.C. New road directions and communication-trade roads appeared and enlarged as time passed and they served for the development of economic and cultural relations. Central Asia became of great significance in international communication system. External relations helped to enlarge internal road network and develop relevant services. The development of this process kept ongoing in the late history as well.

### **CHAPTER 3. TRADE ROADS OF MIDDLE AGES: MAIN DIRECTIONS AND DEVELOPMENT FEATURES**

The activity of regional communication system structure in middle ages has been reviewed in this chapter. This period is different among others as in that period domestic communication network was enlarged; many on-road buildings were constructed in big cities and on main roads. The geography of external trade communication was also enlarged in this period. In particular, Eastern and Western Europe started close relations in the spheres of policy, economy and culture. On the other hand, political and legal activities were carried out on providing security of caravans and passengers in domestic and external trade as well as providing services on caravan roads in middle Ages. Studying this process was very important in studying the content of trade roads activity and economic-cultural relations in the period of medieval ages.

### **CHAPTER 4. ROLE OF WATERWAYS IN REGIONAL COMMUNICATION SYSTEM**

This chapter is about the main waterways in the region, water transports and their use, navigation and relevant jobs (ship repair and maintenance), its development, waterway service – delivery of cargo and passengers to needed distance, ship leasing and other related issues. Relevant information could be found on shipping industry activity in terms of cities, castles, and waterways having

coves for controlling sea fords, collecting taxes and customs payment, and stopping ships.

## **CHAPTER 5. ROLE OF ANCIENT COMMUNICATION SYSTEM IN SOCIAL-ECONOMIC AND CULTURAL LIFE DEVELOPMENT**

The following issues have been reviewed in this chapter in relation to the regional communication system activity:

- Significance of using riding animals such as horses, camels, and donkeys;
- Analysis of using two wheel carts in different geographic areas;
- Link between the natural condition in the region and types of on-road buildings (caravan sheds, rabats, water reservoirs, wells and others); development and evolution of on-road buildings, their role in communication system;
- Local and regional characteristics of service system on caravan roads; activities analyzed in terms of safety provision, service provision for caravan and road leaders, private caravans, passengers and tourists; political and military-strategic features of communication-postal service;
- Geographical location of ancient cities in the region and their development in accordance with caravan roads activities; characteristics of internal and external economic-cultural relations of the region; importing and exporting products, product exchange, trade and their development; communication roads and inter cultural communication;
- Stages of communication roads and people migration, its role in ethnogeny process in the region; new information and conclusions drawn on the ethnic history of origin in the region.

The main proposals of the monograph have been summarized and some suggestions and scientific summary given in conclusion.

<b>КИРИШ</b> .....	3-7
<b>I БОБ. ИЛК АЛОҚА ЙЎЛЛАРИ: ШАКЛЛАНИШИ ВА РИВОЖЛАНИШ АСОСЛАРИ</b> .....	8-68
1.1. Алоқа йўллари шаклланишининг илк босқичлари. Табиий муҳит ва хўжалик эҳтиёжларининг алоқа йўллари шаклланишидаги аҳамияти .....	8-31
1.2. Энеолит ҳамда бронза даврида ички алоқа-савдо йўлларининг асосий тармоқлари ва йўналишлари .....	31-55
1.3. Ташқи алоқа йўлларининг шаклланиши, асосий йўналишлари ва хусусиятлари .....	55-68
<b>II БОБ. ҚАДИМГИ АЛОҚА-САВДО ЙЎЛЛАРИ: ЭВОЛЮЦИЯ-СИ, ЙЎНАЛИШЛАРИ ВА ХУСУСИЯТЛАРИ</b> .....	69-131
2.1. Илк темир ва аҳамонийлар даврида ички алоқа-савдо йўллари .....	69-88
2.2. Ташқи транзит йўллар ва халқаро алоқаларнинг янги йўналишлари .....	88-99
2.3. Илк антик даврда маҳаллий ва транзит алоқа-савдо йўллари .....	99-110
2.4. Буюк ипак йўлининг шаклланиши ва илк йўналишлари. Марказий Осиёнинг халқаро алоқа-коммуникация тизимидаги аҳамиятининг ошиши .....	110-131
<b>III БОБ. ЎРТА АСРЛАР САВДО ЙЎЛЛАРИ: АСОСИЙ ЙЎНАЛИШЛАРИ ВА РИВОЖЛАНИШ ХУСУСИЯТЛАРИ</b> ..	132-215
3.1. Илк ўрта асрлар алоқа-савдо йўллари. Минтақавий ва трансминтақавий алоқа-коммуникация тизими ривожини .....	132-145
3.2. Ривожланган ўрта асрларда карвон йўллари ва минтақавий алоқалар йўналишлари .....	145-186

3.3. XVI-XIX асрларда савдо йўллари ва иқтисодий-маданий алоқалар йўналишлари .....	187-215
<b>IV БОБ. СУВ ЙЎЛЛАРИНИНГ МИНТАҚА АЛОҚА-КОММУНИКАЦИЯ ТИЗИМИДА ТУТГАН ЎРНИ</b> .....	<b>216-250</b>
4.1. Сув транспорти воситалари ва уларнинг сув йўллари шаклланишидаги аҳамияти .....	216-232
4.2. Амударё ва Сирдарё сув йўлининг минтақа алоқа-коммуникация тизимида тутган ўрни .....	232-250
<b>V БОБ. ҚАДИМГИ АЛОҚА-САВДО ЙЎЛЛАРИНИНГ ИЖТИМОЙ-ИҚТИСОДИЙ ВА МАДАНИЙ ҲАЁТ РИВОЖИДА ТУТГАН ЎРНИ</b> .....	<b>251-356</b>
5.1. Қадимги йўллар ва улов-транспорт воситалари ...	251-271
5.2. Минтақа алоқа-коммуникация тизимида йўлбўйи иншоотларининг тутган ўрни .....	272-291
5.3. Қарвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг шаклланиши ва ривожланишининг ўзига хос хусусиятлари .....	291-311
5.4. Қадимги йўлларнинг аҳоли миграцияси жараёнларида, шаҳарсозлик маданияти ва иқтисодий-маданий алоқалар ривожидан тутган ўрни .....	312-356
ХУЛОСА .....	357-362
Фойдаланилган адабиётлар .....	363-400
Шартли қисқартмалар .....	402
Кўрсаткичлар .....	403-422
ИЛОВАЛАР .....	
РЕЗЮМЕ .....	423-429



**Мавлонов Уктам Махмасобирович**  
**МАРКАЗИЙ ОСИЁНИНГ ҚАДИМГИ**  
**ЙЎЛЛАРИ: ШАКЛЛАНИШИ ВА РИВОЖЛАНИШ**  
**БОСҚИЧЛАРИ**

○

Akademiya  
Тошкент 2008

Мухаррирлар Б.Умаров, Г.Абдуллаева  
Мусахҳихлар Г.Абдуллаева, М.Умирова  
Рассом Р.Исматуллаев  
Техник муҳаррир Н.Қурбонова  
Нашр учун масъул Д. Қобулова

Теришга берилди 6.11.07. Босишга рухсат этилди 12.12.07.  
Бичими 84x108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Офсет босма. Шартли босма табоғи 27.0  
Нашриёт ҳисоб табоғи 27.0. Адади 500. Баҳоси шартнома асосида.

«Akadem-xizmat» босмахонасида чоп этилди.  
Манзил: Тошкент, Ўзбекистон шохкўчаси, 45.



Мавлонов Уктам Маҳмасобирович. 1962 йилда Қашқадарё вилояти Чироқчи туманида туғилган. 1984-1989 йилларда ТошДУ (ҳозирги ЎзМУ)нинг тарих факультетида таҳсил олган. Илмий педагогик фаолиятини ушбу факультетда ўқитувчиликдан бошлаган. 1995 йилда «Қашқадарё воҳасининг XVII-XIX асрлардаги савдо ва маданий алоқалари» мавзуида номзодлик диссертациясини ҳимоя қилган. 1998 йилдан бошлаб Ўзбекистон Республикаси Президенти ҳузуридаги Давлат ва жамият қурилиши академиясида ишлаб келмоқда. Марказий Осиё тарихи ва маданияти, тарихий-маданий алоқалари ҳамда ўзбек давлатчилиги ва давлат бошқаруви тарихи муаммоларига бағишланган кўплаб илмий мақолалар, рисоалар, дарсликлар ва ўқув қўлланмалари муаллифи.

