

**К ИСТОРИИ АРХЕОЛОГИЧЕСКОГО ИЗУЧЕНИЯ СРЕДНЕВЕКОВЫХ  
ПРИДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ НА КАРАВАННЫХ ПУТЯХ ПЛАТО  
УСТЮРТ**

**Мамедов Абдулла**

*Стажер-исследователь, Каракалпакский научно-исследовательский институт гуманитарных наук Каракалпакского отделения АН РУз.*

В средние века на караванных путях Центральной Азии придорожные сооружения были построены для обеспечения безопасности и создания относительно комфортных условий для торговых караванов и путников. Придорожные сооружения имеют большое значение в изучении истории торговых отношений между Востоком и Западом в средние века.

Вдоль Великого шелкового пути были построены важные инфраструктуры, такие как караван-сарай, крепости, поселения, сигнальные башни, сардоба и колодцы, что обеспечивало развитие культурно-экономических связей. В Южном Приаралье, одном из торговых центров Средней Азии, построено множество объектов инфраструктуры. За последние сто лет многие исследователи проводили археологические исследования по истории придорожных сооружений Южного Приаралья.

Караванный путь через плато Устюрт, соединявший Хорезм с соседними регионами на северо-западе, впервые упоминается в сочинении Ибн Фадлана в X веке. В 921-922 гг. Ибн Фадлан путешествовал на Волгу в составе посольства аббасидского халифа ал-Муктадира. Посольство проходило через плато Устюрт, и Ибн Фадлан в своем сочинении под названием «Рисале» («Записки») описал сведения о караванном пути, по которому путешествовало посольство [Путешествие..., 1939. С. 55-60]. Сведения о караванной дороге на плато Устюрт и придорожных сооружениях вдоль нее приведены также в сочинениях таких авторов, как Ал Бакри и Гардизи [Манылов, 1978. С. 276-277]. В письменных источниках отмечается, что на этом караванном пути осуществлялись тесные торговые и дипломатические отношения, о чем свидетельствуют развалины придорожных сооружений вдоль него.

Также в записках русских авторов П. Рычкова, А. Левшина, Н. Иванова, П. Небольсина, В. Григорьева, М. Иванина, М. Чернышевского XVIII-XIX веков имеются некоторые данные о придорожных сооружениях на плато Устюрт

# «QUBLA ARAL BOYI ARXEOLOGIIYASI, ETNOGRAFIYASI, DEREKTANIWI, TARIYXNAMASI HAM TARIYXINIŃ AKTUAL MASELELARI» ATAMASINDA XALIQ ARALIQ ILIMY-TEORIYALIQ KONFERENCIYA MATERIYALLARI

[Манылов, 1982. С. 93-94]. Они в основном довольствовались предоставлением общих сведений о развалинах придорожных сооружений того времени, то есть специальных научных исследований не проводили. В частности, о придорожных сооружениях на плато Устюрт М. Иванин отмечает следующее: «...где вероятно, были караван-сарай, показывают, что это каменная степь некогда процветала торговлею и промышленностью» [Иванин, 1873. С. 19]. Исходя из этого, можно сказать, что значение этого караванного пути и придорожных сооружений вдоль него в культурно-экономических связях сохранилось на протяжении многих столетий.

В середине XX века Хорезмская археолого-этнографическая экспедиция провела первые археологические исследования в придорожных сооружениях караванных путей плато Устюрта. В 1946 году экспедиция обнаружила и обследовала на северо-западной периферии Хорезма единая линия средневековых сигнальных башен [Толстов, 1948. С. 249]. Линия сигнальных башен начинается от мыса Урга и тянется на юг вдоль восточного чинка Устюрта и находится на расстоянии приблизительно 20-25 км друг от друга. Вероятно, что эти сигнальные башни были построены для обеспечения безопасности на главных торговых путях плато Устюрта, идущий странами северо-запада. Также, 1946 году С. П. Толстов впервые совершает авиаразведку над территорией плато Устюрт, что позволило обнаружить цепочку караван-сараяв вдоль караванного пути от Хорезма в сторону Поволжья [Толстов, 1948. С. 263–264; Толстов, 1952. С. 11]. Как он отмечает, в средние века караванный путь, проходивший по Центральному Устюрту, соединял Южное Приаралье через Поволжье со странами Восточной Европы, и впервые обнаружил такие караван-сарай, как Учкудук, Ажигельды (Булак), Косбулак, Белеули и др. По мнению С. П. Толстова, эти караван-сарай были построены в период расцвета хорезмшахского государства до монгольского нашествия [Толстов, 1958. С. 19]. Возможно, построение единая линия караван-сараяв связано с экономическим развитием государства Хорезмшахов в XI-XII веках, а также развитием тесных торговых связей с Поволжьем и Восточной Европой.

В 1950 году Уральско-Устюртский маршрутный отряд Хорезмской экспедиции проводил археологические разведки по изучению археологических памятников на вышеуказанном караванном пути. Отрядом руководил заместитель С. П. Толстова, архитектор М. А. Орлов [Аржанцева, 2022. С. 109-123]. При изучении истории военно-политических и торговых связей с северо-западными соседями Хорезма большое значение имел караванный путь, проходящий через

# «QUBLA ARAL BOYI ARXEOLOGIYASI, ETNOGRAFIYASI, DEREKTANIWI, TARIYXNAMASI HAM TARIYXINIŃ AKTUAL MASELELERI» ATAMASINDA XALIQ ARALIQ ILIMY-TEORIYALIQ KONFERENCIYA MATERIYALLARI

плато Устюрт, и одной из задач, поставленных перед отрядом, был сбор подробных сведений о маршруте этого караванного пути и придорожных сооружений вдоль него. В результате археологических разведок М. А. Орлов снял схематических планов некоторых укрепленных караван-сараяев (Учкудук, Косбулак) и сигнальных башен, расположенных на средневековом караванном пути, и эти исследования позволили ему собрать данные о технике строительства и конструкции этих сооружений. Исследования показали, что планировки караван-сараяев однотипность, и это свидетельствует о том, что они были построены в определенный период.

В 70-х годах XX века археолог Ю. П. Манылов проводил стационарные археологические исследования в средневековых караван-сараях, расположенных вдоль караванных путей Центрального и Восточного чинка Устюрта. В результате археологических исследований были собраны важные научные данные, подтверждающие, что через плато Устюрт в средние века проходил региональный караванный путь, соединявший Южное Приаралье с Поволжьем и Восточной Европой, тем самым развивая исследования предшественников на новый уровень. До исследований Ю. П. Манылова придорожные сооружения на плато Устюрт являлись малоизученными объектами как часть инфраструктуры системы коммуникаций.

В результате археологических исследований Ю. П. Манылова в караван-сараях Учкудук, Аджигельды (Булак), Косбулак, Белеули, Чурук, Галыгумбез, Куланлы, Аята установлена датировка этих объектов. Как указано выше, С. П. Толстов высказал мнение, что эти памятники были воздвигнуты еще до нашествия монголов в Хорезм, однако Ю. П. Манылов в результате археологических исследований выяснил, что эти караван-сараяи были построены в первой половине XIV века, во время восстановления разрушенных монголами городов и поселений [Манылов, 1982. С. 93–122]. Также он в ходе своих археологических работ выявил элементы инфраструктуры, необходимые для обслуживания торговых караванов и путников в караван-сараях на плато Устюрт, в том числе жилые и хозяйственные помещения, система отопления, колодцы, сардоба и др.

Сигнальные башни на Устюрте расположены преимущественно на восточном чинке плато и образуют общую единую линию. Археолог Ю. П. Манылов четко описал такие вопросы, как техника строительства, строительные материалы, структура башен и их датировки, также функциональная связь этих

# «QUBLA ARAL BOYI ARXEOLOGIYASI, ETNOGRAFIYASI, DEREKTANIWI, TARIYXNAMASI HAM TARIYXINIŃ AKTUAL MASELELERI» ATAMASINDA XALIQ ARALIQ ILIMY-TEORIYALIQ KONFERENCIYA MATERIYALLARI

сигнальных башен с расположенными рядом населенными пунктами [Манылов, 1978. С. 199-273].

Одними из важных придорожных сооружений являются сардоба, которые также использовались на плато Устюрт в средние века. Около караван-сарая Белеули зарегистрировано восемь сардоб [Манылов, 1982. С. 105], это гидротехническое сооружение использовалось для хранения и употребления пресной питьевой воды. Интересно, что в этих сардобах собиралась вода с такыров, в результате в сардобах было обеспечено постоянное наличие пресной питьевой воды. Очевидно, безводной пустыне Устюрта эти сооружения решали проблему питьевой воды, трудную для торговых караванов и путников.

В последнее десятилетие были опубликованы и работы, посвященные истории археологических памятниках плато Устюрт. М. Д. Калменов, исследовавший историю археологических памятников отдельных участках плато Устюрта (Казахстанская часть плато, также полуостров Мангистау, Мангистауской области Республики Казахстан), в своих трудах подробно описывает региональные особенности придорожных сооружений и их значение в международной торговле в X-XIV вв. [Калменов, 2013, С. 15-25]. Также ученый-археолог изучил в своих трудах такие вопросы, как историко-географическая характеристика данного региона, основные этапы возникновения городов вдоль караванных путей, характеристика других типов археологических памятников (крепости, араны - стреловидные планировки), материальная культура поселений.

В средние века на трансконтинентальном караванном пути из Хорезма на Поволжье через Устюрт была построена единая линия караван-сараяев. От столицы Хорезма Гурганджа до города Сарайчик тянется цепь караван-сараяев, таких как Учкудук, Аджигельди, Косбулак, Белеули, Чурук, Каптам, Коскудук, они ненамного различаются по абсолютным размерам и в архитектурно-планировочном отношении идентичны друг с другом [Искандерова, 2010, С. 19]. В интенсивных торговых отношениях Южного Приаралья с Поволжьем и государствами Восточной Европы в XIII-XIV вв. эти караван-сараяи играли важную роль как придорожное сооружение.

В заключение, многолетние полевые исследования на плато Устюрт позволили изучить историю придорожных сооружений, детально уточнить малочисленные данные в письменных источниках, классифицировать их по типам по функциональным характеристикам и ввести новые научные материалы в научный оборот.

**«QUBLA ARAL BOYI ARXEOLOGIYASI,  
ETNOGRAFIYASI, DEREKTANIWI, TARIYXNAMASI  
HAM TARIYXINIŃ AKTUAL MASELELARI»  
ATAMASINDA XALIQ ARALIQ ILMU-TEORIYALIQ KONFERENCIYA MATERIYALLARI**

**ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА:**

1. Аржанцева И. А. Уральско-Устюртский маршрут Хорезмской экспедиции 1950 года в архивных материалах (дневник Марка Орлова). Евразийская степная цивилизация: человек и историко-культурная среда. Материалы V Международного конгресса археологии евразийских степей. Т. 5. Алматы-Туркестан, 2022. С. 109-123.
2. Иванин М. И. Хива и река Аму-дарья. Спб., 1873.
3. Искандерова А. Дж. Караван-сарай на торговом пути Хорезма в Сарайчик. Материалы научной сессии Ученого Совета, посвященной итогам научно-исследовательских работ 2009 г. Нукус: Илим, 2010. С. 19-20.
4. Кдырнийазов М.-Ш., Искандерова А., Турганов Б. Археологические исследования на городище Пульжай // Археологические исследования в Узбекистане 2004-2005 гг. –Ташкент.2006.-С.127-130.
5. Калменов М. Д. Археологические памятники Устюрта и Мангистау на средневековых караванных путях (X-XIV вв.). Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата исторических наук. Казань, 2013. 27 с.
6. Манылов Ю. П. Средневековые хорезмийские памятники Восточного чинка. Древняя и средневековая культура юго-восточного Устюрта. Ташкент: Фан, 1978. С. 199-285.
7. Манылов Ю. П. Археологические исследования караван-сараев Центрального Устюрта. Археология Приаралья. Вып. 1. Ташкент, 1982. С. 93-122.
8. Путешествие Ибн-Фадлана на Волгу. Перевод и комментарий под редакцией академика И. Ю. Крачковского. М.-Л.: Изд-во АН СССР, 1939. 193 с.
9. Толстов С. П. По следам древнехорезмийской цивилизации. -М.-Л., 1948. 333 с.
10. Толстов С. П. Работы Хорезмской археолого-этнографической экспедиции АН СССР в 1949-1953 гг. // ТХАЭЭ. Т. II. М., 1958. С. 7-258.