

## ВЗГЛЯД В ПРОШЛОЕ LOOK TO THE PAST ЎТМИШГА НАЗАР

### БУХОРО ХОНЛИГИДАГИ ЙЎЛБЎЙИ ИНШОТЛАРИ ТАРИХИГА ДОИР (XVI – XVIII асрлар)

Эргашев Жаҳонгир Юнус ўгли,

Бухоро давлат университети Жаҳон тарихи кафедраси ўқитувчиси

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

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

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

#### АННОТАЦИЯ

Мақолада Бухоро хонлиги карвон йўлларида жойлашган йўлбўйи иншоотларининг сўнгги ўрта асрлар тарихи хронологик чегарасидаги ҳолати ўрганилган. Сардоба ва карвонсаройларнинг савдо-сотиқ ривожига ўрни тарихий манбалар ва адабиётлар қиёсий таҳлили орқали очиқ берилган.

**Калит сўзлар:** Савдо алоқалари, карвон йўллари, хавфсизликни таъминлаш, гидротехник иншоотлар, кунчиқар, махсус бозор, хужра, ижара ҳаққи, қудуқ, сардоба, савдо фаолияти, пештоқ, чучук сув, йўл, гиштли зинапоя.

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

Эргашев Джаҳонгир Юнус ўгли,

преподаватель кафедры Всемирная история  
Бухарского государственного университета

## **АННОТАЦИЯ**

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

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

---

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

**Jahongir Y. Ergashev,**

Lecturer, Department of World History, Bukhara State University

## **ANNOTATION**

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

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

---

Ўрта асрларда савдо тизимининг ривожланиши давлатлар иқтисодий қудратининг муҳим тамойили эди. Карвон йўларининг хавфсизлигини таъминлаш, солиқ-божхона тизими ислохотлари, коммуникация тартибларининг изга солиниши кабилар иқтисодий тараққиётининг асосий омиллари бўлиб ҳисобланар эди. Айни чоғда йўлбўйи иншоотлари, шу жумладан, карвонсаройлар тизимини шакллантиришни рағбатлантириш ҳукмдорлар олдидаги энг муҳим вазифалардан бўлиб ҳисобланган.

Қадимги даврлардаёқ ташкил этила бошланган карвонсаройларнинг кенг миқёсда қурилиш жараёни ўрта асрларда жадал тус олади. Хусусан, IX-X асрлардаги работлар, уларнинг меъморий тузилишидан келиб чиқсак, улар мустақамланган ва қўриқланадиган карвонсаройлар вазифасини бажаришга хизмат қилганлигини кўришимиз

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

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

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

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

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

Карвонсаройлар, одатда, йирик шаҳарларда, 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. Ўрта аср карвонсаройлари тузилиши ҳақида Пойкентдаги работ ҳамда Бухоро-Қарши савдо йўлида жойлашган Қоровулбозордаги карвонсарой ҳақидаги маълумотларни умумлаштириб ҳам муҳим хулосага келиш мумкин. Ёзма манбалардаги маълумотлардан маълумки, Бухоро ва Қарши шаҳарларини боғловчи савдо йўли Қоровулбозор, Бузачи, Қақир, Хўжамуборак, 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 катта карвонсарой қурилган. XIX асрга тегишли ёзма манбаларда бу карвонсаройни ҳашаматли саройга қиёслашган. Қоровулбозордаги карвонсарой томонлари узунлиги 100 метрга яқин бўлиб, унинг жанубий ва шимолий қисмида баландлиги 8 метрдан иборат катта дарвозалари бўлган ва XIX аср манбаларида, гарчи бу даврда у хароба аҳволга келиб қолган бўлса-да, маҳобатли саройга қиёсланган[9,Б.649-654]. 1878-1879 йилларда Россия элчилик миссияси таркибида Бухоро ва Қарши орқали Афғонистонга борган И.А.Яворский бу карвонсаройнинг отхонасида 300 тагача от-уловларни сақлаш мумкинлигини қайд этади[7,Б.317]. Бу ердаги карвонсарой XX аср бошларида, аниқроғи, 1916 йилда бу ёдгорлик ТКЛА (Туркестанский кружок любителей археологии) аъзоси И.А.Кастанье томонидан махсус ўрганиб чиқилади. У бу карвонсаройнинг тўла тарҳини чизиб, тузилишини батафсил таърифлаб ўтади[10,Б.31-32]. Бу тарҳга кўра, бу иншоот Ўрта Осиёда ўрта асрларда кўплаб бунёд этилган бир қаторли қилиб қурилган йўлак-секцияли карвонсаройлар туркумига кирган. Қиёс учун айтадиган бўлсак, Бухоро — Қарши йўлидаги Бузачи работи тузилишига кўра секцияли иншоотлар туркумига мансуб бўлган[1,Б.61-64].

Савдо-сотиқнинг, иқтисодий алоқаларнинг ривожланиб бориши

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

Бу даврда пойтахт Бухоро шаҳрини 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 Бухоро хонлиги ижтимоий-иқтисодий сиёсатининг асосий йўналишларидан эди.

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

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

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

иссиқ совуққа ғоят чидамли бўлиши лозим бўлган. Лой яхши пиширилиб, унга туя жуни қўшилган. Хом ғишт 1 – 2 йил қуёш жазирама-сида тоблангандан сўнг, улар пиширилиб, саралаб олинган. Булар оби ғишт дейилган. Ғиштларни бир – бирига ёпиштирадиган қоришма лойга сувдан ташқари қўй сути, туя жуни ҳам қўшилган.

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

Сардобаларнинг барчаси асосан ёмғир суви ва қор эришидан ҳосил бўлган сувлар билан тўлдирилган. Бундай сувлар махсус ариқчалар орқали сардоба ҳовузига келиб тушган. Баъзи сардобаларга сув дарё ва бошқа сув манбаларидан махсус каналчалар орқали ҳам келтирилган.

Сардобадаги сувни бузилишдан сақлашда ва сардобада ҳаво алмашиб туришини таъминлашда сардоба гумбазидаги деразалар ва тепасидаги туйнуги катта роль ўйнайди. Сардобаларнинг кириш жойи шимол ёки шимолий-ғарб тарафда бўлиб, улардан 6-8 метргача узоқликдан сардоба ҳовузи тубига олиб тушувчи зинапоялар бошланган. Зинапоялар усти узун йўлаксимон қилиб беркитилган.

Қақир ва Бўзачи сардобаси Хўжа Муборак қишлоғи яқинида жойлашган. Бу сардобалар орқали ўтган йўл билан Бегижак ва Якка сардобаларга бориш мумкин. Бегижак сардобаси Хўжа Муборак қишлоғидан 6-7 километр жануби ғарбда бўлиб ҳовузи бутунлай кўмилиб кетган, бешта деразаси мавжуд[12, Б.27-28]. Якка сардоба эса Хўжа Мурод бахши зиёратгоҳидан 3 км ғарбда жойлашган, унинг ҳам бешта деразаси бўлиб, ҳовузининг кенглиги 14 метрни ташкил этади. Майманоқ қишлоғи ҳудудида ҳам сардоба мавжуд бўлиб, бу сардобадан қишлоқ аҳли, қўшни Муборак тумани аҳолиси, савдогарлару - чўпонлар фойдаланишган. Олис йўлга кетувчилар сув ғамлаб олишган. Бу сардоба олдида нов бўлиб, ундан чорва моллар суғорилган. Сардобанинг эшиги шимолга қараган ҳолда, бешта деразага эга. Сардоба ўтган асрнинг 70-80 йилларида қўшни Муборак туманининг Қарлиқ хўжалигининг омборхонаси вазифасини ҳам бажарган. Шу атрофдаги сардобалар ичида энг ёмон ҳолда сақланиб қолган сардоба Майманоқ сардобаси саналади.

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

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

Қаршидан Келифга ўтувчи карвон йўли бўйида, Нишон туманининг шарқий ҳудуди яқинида Юсуф сардобаси ҳам мавжуд бўлган. Минглаб йўловчиларни ҳожатини чиқарган сардобалар қўриқланма-сада тоза сақланган ва доимий равишда таъмирланиб турилган.

Сардобалар фақат қадимги карвон йўллариининг йўналишларини аниқлаштиришга ёрдам берибгина колмасдан, балки халқимиз меъморчилиги тарихини, бу соҳадаги ютуқларини, ўтмишдаги меъморий услубларни ўзида акс эттирган муҳим тарихий манба ҳамдир.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

боғлиқ инфратузилмалар мавжудлиги, ички ва ташқи савдо билан шуғулланувчи махсус савдогарлар табақасининг эркин фаолият юри-тишига яратилган имкониятлар катта ўрин тутди.

Бу даврда карвон йўллари динамикасига хизмат қилган ҳолатлар ичида карвон йўлларида хизмат кўрсатиш тизимининг изчил йўлга қўйилганлигини айтиб ўтиш керак. Унга йўлбошловчилар, киракаш-лар, тилмочлар, қўриқчилар хизмати ҳамда маданий-маиший ва тиб-бий хизмат кўрсатишнинг йўлга қўйилишини мисол қилиб келти-риш мумкин.

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

### **Фойдаланилган адабиётлар рўйхати**

1. Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. – 189 с. (Mankovskaya L.Y. Typological foundations of the architecture of Central Asia (IX- early XX centuries). - Tashkent: Fan, 1980. – 189 p.)

2. Abu Ishak al-Farisi al-Istakhri. Viaeregnum / Ed. M. J. de Goeje. Lugduni Batavorum apud E. J. Brill, 1967. 416 P.

3. Грицина А.А. Уструшанские были. – Ташкент: Изд-во Народного наследия, 2000. – 243 с. (Gritsina A.A. Ustrushansky were. - Tashkent: Publishing House of National Heritage, 2000. - 243 p.)

4. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – 480 с. (Marco Polo. Book about the diversity of the world / Translated by I. Minaev. - Moscow: EKSMO, 2005. – 480 p.)

5. Массон М.Е. Столичные города в низовьях Кашкадарьи с древнейших времен до наших дней. – Ташкент: Фан, 1973. – 98 с. (Masson M.E. Capital cities in the lower reaches of Kashkadarya from ancient times to the present day. - Tashkent: Fan, 1973. - 98 p.)

6. Ахмедов Б.А. Историко-географическая литература Средней Азии XVI–XVIII вв. (письменные памятники). – Ташкент: Фан, 1985. – 259 с. Ахмедов Б. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – 432 б. [26-27]. (Akhmedov B.A. Historical and geographical literature of Central Asia XVI – XVIII centuries. (written monuments). - Tashkent: Fan, 1985. - 259 p. Ahmedov B. Lessons from history. - Tashkent: Ukituvchi, 1994. - 432 p. [26-27]).

7. Яворский И.Л. Путешествие русского посольства по Афганистану и Бухарскому ханству в 1878-1879 годах. В двух томах – СПб.: Типография д-ра М.А.Хана, 1883. Т. 2.–387с. (Yavorsky I.L. Travel of the Russian Embassy in Afghanistan and the Bukhara Khanate in 1878-1879. In two volumes - St. Petersburg: Printing House of M.A.Khan, 1883. Vol.2.–387 p.)

8. Абдураимов М.А. Очерки аграрных отношений в Бухарском ханстве в XVI –первой половине XIX века. Т.,1966. Т.І.- 367 с., -Т.,1970. Т.ІІ. – 284 с. (Abduraimov M.A. Essays on agrarian relations in the Bukhara Khanate in the sixteenth and first half of the nineteenth century. Т., 1966. Vol.І.- 367 p., -Т., 1970. Vol.ІІ. - 284 p.)

9. Крестовский В.В. В гостях у эмира Бухарского. (Путевой вестник) / Журнал. Русский вестник, 1884. – № 6., июнь – С. 649-654. (Krestovsky V.V. Visiting the Emir of Bukhara. (Travel Newsletter) / Magazine. Russian Bulletin, 1884. - No.6., June - 649-654 p.)

10. Кастанье И.В. Археологические разведки в Бухарских владениях // Протоколы ТКЛА. Год. XXI. – Ташкент,1917. – С. 26-32. (Castane I.V. Archaeological explorations in the Bukhara possessions // TKLA Protocols. Year. XXI. - Tashkent, 1917. - 26-32 p.)

11. Массон М.Е. Проблема изучения цистерн - сардоба. – Ташкент,1935. – 43 с. (Masson M. E.The problem of studying tanks - sardoba. – Tashkent, 1935 . - 43 p.)

12. Мавлонов Ў. Аждодларимиз заковати. //Фан ва турмуш. 1993, № 7-8. –Б. 27-28. (Mavlonov U. The intelligence of our ancestors. // Fan va turmush. 1993, No. 7-8. - 27-28 p.)