

УДК - 950

АМУЛЬ – НА ВЕЛИКОМ ШЕЛКОВОМ ПУТИ

Лоллекова Огулсона Атаевна,

*кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры
общественных наук*

Попыева Джерен Гельдымурадовна,

*старший преподаватель кафедры общественных наук
Туркменский национальный институт мировых языков
имени Довлетмаммеда Азади
Ашхабад, Туркменистан.*

Аннотация: Сохранившиеся на туркменской земле историко-культурные памятники свидетельствуют о том, что на территорию современного Туркменистана приходится один из самых важных значительных частей маршрута Великого Шелкового пути, его сердцевины.

Ключевые слова: городище Амуй, Чарджуй, трасса средневекового пути от Амуля до Садвара, Хорезмская археолого-этнографическая экспедиция, археологические артефакты, караван-сарай.

AMUL – ON THE GREAT SILK ROAD

Lollekova Ogulsona Ataevna,

*Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer at the Department of
Social Sciences*

Popuyeva Jeren Geldymiradovna,

*Senior Lecturer at the Department of Social Sciences
The Turkmen National Institute of World Languages
named after Dovletmamed Azadi
Ashgabat, Turkmenistan.*

Abstract: Historical and cultural monuments preserved on the Turkmen land indicate that the territory of modern Turkmenistan accounts for one of the most important significant parts of the route of the Great Silk Road, its core.

Keywords: Amul settlement, Chardjui, the route of the medieval route from Amul to Sadvar, Khorezm archaeological and ethnographic expedition, archaeological artifacts, caravanserai.

Как отметил Национальный Лидер туркменского народа Гурбангулы Бердымухамедов в своей книге «Туркменистан-сердце Великого Шелкового пути»: «Одним из достижений древней цивилизации считается Великий Шелковый путь для объединения народов на огромнейшем пространстве, начиная с Европы и до Китая, их сотрудничества в различных направлениях».

Городище Амуль, Старый Чарджоу последняя станция перед переправой через Аму-Дарью, на средневековом пути из Мерва в Бухару. Древнее название города Амуль было вытеснено из обихода на несколько столетий. Это название встречается в литературе с конца XV века наименованием Чарджуй.

В 20-е годы XIX века Чарджуй не насчитывал и тысячи городов, но в нем содержался сильный гарнизон, так как постоянно приходилось опасаться нападений со стороны хивинцев.

Первые десятилетия XIX века Чарджуй и его окрестности действительно были ареной многих столкновений бухарских, хивинских войск и набегов отдельных племен со стороны Хорезма.

Сама же поддерживавшая крепость Чарджуя неоднократно успешно выдерживала осады хивинских армий.

После завоевания Россией Средней Азии сведения о Чарджуе становятся больше. Путь из Мерва в Чарджуй среди современного населения, проживающего в юго-восточной части Каракумов не сохранилось название промежуточных станций.

Трасса средневекового пути от Амуля до Садвара в 1954 году XXIV отрядом ЮТАКЭ был обследован район девятой станции Хазарасп, который находился в пределах Узбекской ССР, входящий в состав Чарджоуской области Туркменской ССР.

В X веке путь от Амуля до Садвара протяженностью около 300 км торговые караваны совершали за 8 дней. Работа усложнялась тем, что многие участки были занесены песком, а другая илом Аму-Дарьи.

На протяжении более двух с половиной тысячелетий человек был бессильным перед изменением течения Аму-Дарьи. В силу физико-географических условий средневековый караванный путь не представлял собой одной магистрали, существовали одновременно две группы дорог верхняя и нижняя. В каждой из них в разные периоды существовали разные направления. Все эти пути и дороги пересекались.

В целом путь между Амулем и Хорезмом по левобережью Аму-Дарьи был во многом раз легче, чем из Мерва на Амуль. Здесь не требовалось устройства глубоких колодцев или сооружение сардоб. Все заботы сводились до минимума в смысле оборудования станций и возведения рабатов лишь кое-где в безлюдных местах, в частности, в урочище Тахирии. В городах и других крупных населенных пунктах обслуживание караванов было делом частных предпринимателей, которые строили караван-сарай.

После комплексного обследования археологических объектов XXIV отрядом ЮТАКЭ, как блестяще показали материалы более чем двадцатилетней работы С.П. Толстова в Хорезмской археолого-этнографической экспедиции Хорезм намного отставал в своем развитии от Мавереннахра, Тохаристана и от Северной Парфии не только в эпоху рабовладения, но и позже.

Следует отметить и тот факт, что на пути между Амударьей и Хорезмом встречается малое количество памятников эпохи рабовладения. Археологи допускают, что некоторые из них не опознаны, но очевидно большинство, в общем совсем немногочисленных, бывших населенных пунктов располагались вдоль нижних дорог. Там они могли легко утратиться под влиянием такого природного фактора как слишком непостоянный режим Аму-Дарьи, так и под воздействием человека, который мог использовать остатки строений как глину для строительства.

В этом отношении исключения представляют городище Удой-депе и особенно развалины Южного памятника Кош-Кала. Самыми близкими находками с Южной Кош-Калы являются археологические материалы древнего Амударья, датируемые медными монетами чекана «великих Кушан».

Южная Кош-Кала напоминает маргианские крепости среднепарфянского времени, представлявшие собой кушанский пограничный форпост самой сильной стороной, обращенной в сторону Хорезма.

Немногие из обследованных XXIV отрядом ЮТАКЭ памятников были опознаны как появившиеся до арабского завоевания. К ним относится городище Дарган.

Такие характерные для раннефеодального времени объекты, как укрепленные дехканские кёшки-усадыбы встречены в Южном районе на территории Чарджоу в виде дупы VI-VIII веков, имеющих в основе мощные платформы.

После вхождения Хорезма в состав Арабского халифата на торговом пути, получившем название «государственной» дороги, сказались правительственные мероприятия по оборудованию постоянно действующих казенных почтово-курьерских станций. Подобная ситуация была на всех восьми станциях в государстве Саманидов, они проявлялись по дороге из Амударья в Хорезм. Ещё в конце V века при Хорезмшахской династии Мамунидов в Садваре был отстроен величественный караван-сарай, ныне развалины Конне-гала, Чаш-гала, лучший для того времени на всем пути.

Все караванные пути по археологическим данным, существовавшие в X веке продолжали существовать в XI и в первой половине XII века, причем

некоторые населенные пункты в которых разрослись, благоустроились, о чем свидетельствует широкое применение в строительстве жженого кирпича. Появляются новые придорожные сооружения Уч Керсен, Арз-гала. В это же время было построено на месте старого рабата Тахири новое здание караван-сарая. Возможно, это напоминание Хорезму о мощи государства Великих Сельджуков.

Даже на протяжении одной эпохи и при одинаковых общественно-политических условиях, на сравнительно коротких отрезках между главными станциями пользовались разными проторенными верблюдами тропами в зависимости от климатических условий, того или иного времени года. Это характерно, в частности для пути из Амуля в Хорезм, где на некоторых участках по сезонно оживлялись движением то верхние, то нижние дороги. Об этом свидетельствует обнаруженная на главных трассах рассеянные вдоль дорог фрагменты посуды столетиями разбивавшиеся в пути при движении караванов.

Комплексный охват за разные эпохи прошлых районов, где пролегали главные торговые пути попутно затронул ряд вопросов по исторической географии Туркменистана. К ним относится расширение научных представлений когда и как далеко в глубь Каракумов заходила в северных частях жизнь оседлых поселений, питавшихся водой одного из давно исчезнувших русел Мургаба.

Археологические наблюдения истории отдельных колодцев по дороге на Сераб – прекрасный показатель возможности и рентабельности проведения таких исследований по другим районам пустыни. Без их осуществления не будет раскрыта история обживания человеком песков, и та роль, которую при этом играли, с одной стороны скотоводство, с другой-проложенные через них торговые караванные пути.

Сохранившиеся на туркменской земле историко-культурные памятники свидетельствуют о том, что на территорию современного Туркменистана приходится один из самых важных и значительных частей маршрута Великого Шелкового пути, его сердцевина.

Национальный лидер туркменского народа Гурбангулы Бердымухамедов в своей книге «Туркменистан-сердце Великого Шелкового пути» отметил: «...В наши дни древняя трасса возрождается заново! ... Туркменистан становится «золотыми воротами» между Севером и Югом, Азией и Европой... Возрожденный в новом качестве Шелковый путь снова станет великим. Он придаст нашим народам уверенность в завтрашнем дне и обеспечит мир, прогресс и процветание».

Литература:

1. Гурбангулы Бердымухамедов. Туркменистан-сердце Великого Шелкового пути. Ашхабад: Туркменская государственная издательская служба. Книга II.2018. С.26-27; 410-411

1. Массон М.Е. Средневековые торговые пути из Мерва в Хорезм.и в Мавереннахр. Ашхабад.-1964.С.245-257

3.Пугаченкова Г.А. Пути развития архитектуры Южного Туркменистана. Труды ЮТАКЭ. - Москва.-1958. С. 46-51.