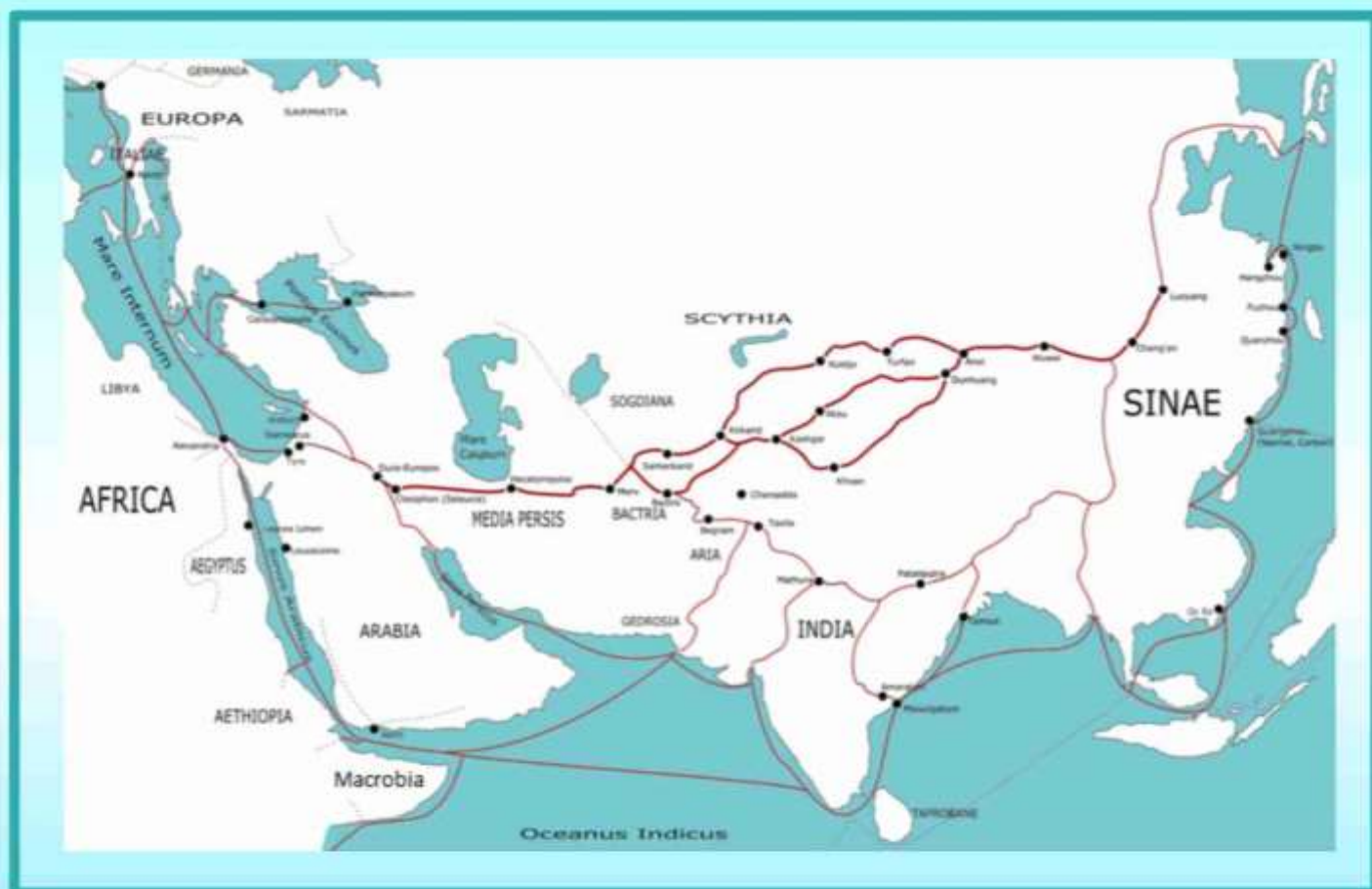


A.O. HASANOV

BUYUK IPAK YO'LI ME'MORCHILIGI



TOSHKENT

**O‘ZBEKISTON RESPUBLIKASI OLIY VA O‘RTA MAXSUS
TA‘LIM VAZIRLIGI**

A.O. HASANOV

**BUYUK IPAK YO‘LI
ME‘MORCHILIGI**

(Monografiya)

TOSHKENT – 2016

UO‘K: 631.3 (575.1)

KBK 38.33

H-16

**H-16 A.O.Hasanov. Buyuk ipak yo‘li me‘morchiligi.
(Monografiya). –T.: «Fan va texnologiya», 2016, 156 bet.**

ISBN 978–9943–11–317–6

Monografiyada Buyuk ipak yo‘lining shakllanishi hamda uning shaharsozlik va me‘morchilikka bo‘lgan ta‘siri masalalari yoritilgan. Unda mazkur yo‘lining yuzaga kelish tarixi juda qadimiy ekanligiga e‘tibor qaratilgan. Jumladan, uning vujudga kelishida “Mis yo‘li”, “Qalay yo‘li”, “Lojuvard yo‘li”, “Zumrad yo‘li”, “La‘l yo‘li”, “Choy yo‘li” singari o‘nlab ko‘hna transkontinental marshrutlarning ahamiyati ko‘rsatib berilib, Buyuk ipak yo‘lining eng sermahsul va barqaror yo‘l sifatida shakllanib, rivojlanganligi e‘tirof etilgan. Bu yo‘l bo‘ylab shakllangan shaharlar buyuk madaniyat chorrahalari, yo‘lbo‘yi xizmat ko‘rsatish inshootlari, to‘xtash joylari-marhalalarning vujudga kelish qonuniyatlari ochib berilgan. Shu asosda Buyuk ipak yo‘lining vorisi – O‘zbek milliy avtomagistrali bo‘ylab zamonaviy servis xizmatini shakllantirishning ilmiy va loyiha-eksperimental muammolari ochib berilgan.

Monografiya arxitektorlar, loyihalovchilar, olimlar va talabalarga mo‘ljallangan.

UO‘K: 631.3 (575.1)

KBK 38.33

Mas‘ul muharrir:

M.Q.Ahmedov – me‘m.f.d., prof.

Taqrizchilar:

T.A.Hidoyatov – me‘m.f.d., prof.;

A.M.Umarov – arx.nomzodi, dots.

***Toshkent arxitektura-qurilish instituti ilmiy-texnik Kengashining
2016-yil 1-iyundagi 1-sonli qarori asosida chop etildi.***

ISBN 978–9943–11–317–6

© «Fan va texnologiya» nashriyoti, 2016.

KIRISH

Insoniyatning rivojlanishi uchun turli tarzdagi o‘zaro munosabatlar va aloqalar benihoya zarur omil bo‘lgan.

Qadimgi transkontinental aloqalar ayniqsa bronza davrida juda ham zarur bo‘lgan. Chunki bronza qotishmasini tayyorlash uchun zarur bo‘lgan mis, qalay, qo‘rg‘oshin, rux singari metallar odatda bitta mintaqada uchramaydi. Masalan, O‘rta Yer dengizi mintaqasidagi asosiy mis konlari Kipr orolida mavjud bo‘lgan. Yunoncha “Cupros” (kimyoda misning Cu-“kuprum” deb atalishini eslang) deb atalgan bu orol nomi “Mis” ma’nosini anglatadi.

Xuddi shunga o‘xshab qadim zamonlarda Afg‘onistondan O‘rta Osiyo hududi orqali shimol tomonga qalay va qo‘rg‘oshin, Ural tog‘lari etaklaridan esa janubiy o‘lkalarga mis tashib o‘tilganligi ma’lum. Arxeolog Yu.F.Buryakov Samarqand viloyatidagi Nurafshon tumani hududida o‘sha davrga mansub eski metallurgiya markazlarini o‘rganib, shu xulosaga kelgan edi. Shu singari o‘choqlar Surxondaryo viloyati va Farg‘ona vodiysida ham aniqlangan.

Transkontinental aloqalar miloddan avvalgi VI-II ming yilliklardagi xalqlarning buyuk ko‘chishi bilan bog‘liq. Bunga miloddan avvalgi II ming yillikdagi Dajla va Evfrat daryolari oralig‘i (Mesopotomiya), O‘rta Yer dengizining shimolidagi Krit-Miken, Ind daryosi vohasidagi Moxendjo-doro, O‘rta Osiyodagi Sopolli tepa yodgorliklari va madaniy o‘choqlarida topilgan sopol buyumlar va bronza idishlarining shakli hamda naqsh elementlaridagi ba’zi bir o‘xshashliklarda ko‘rish mumkin. Shunga o‘xshash bog‘lanishlar izlari shimoliy o‘lkalar bilan janubiy va sharqiy mamlakatlar madaniy yodgorliklarida ham kuzatilgan. Rossiya federatsiyasining Boshqirdiston Respublikasiga tegishli Cherkasko‘l vohasida topilgan keramikaning O‘rta Osiyoda ishlab chiqarilgan sopol buyumlar bilan umumiylikka ega bo‘lganligi aniqlangan. Hattoki bu materiallar Afg‘oniston shimolida aniqlangan topilmalar bilan o‘xshash-

ligi ham e'tirof etiladi.¹ Bu madaniy mintaqaning shimoliy tomoni Ural tog'lari etaklarini qamrab olishi, bronza davri aloqalarining juda katta hududni qamrab olganligidan dalolat beradi. U shimoldan janubga qarab 3 ming kilometrdan ortiqroq va sharqdan g'arbga qarab ham eni o'zgarib boruvchi va taxminan shuncha masofani tashkil etuvchi o'ziga xos yo'lakni tashkil etgan.

Olimlarning fikricha, bronza davridan oldingi paytda, tosh asrida ham ma'lum bir joyga mansub chaqmoqtoshlarning boshqa hududlardan topilishi qadimiy aloqalar mavjud bo'lganligidan dalolat beradi. Chunonchi, Farg'ona vodiysi tog'lariga mansub bo'lgan chaqmoqtoshlar Turkmanistonning g'arbida ham topilgan. Bu esa o'z navbatida, aholi migratsiyasi yoki dastlabki aloqalardan xabar beradi (Doluxanov, 1977, 549-550 b).

Shunday qilib, dastlabki uzoq masofali mintaqaviy bog'lanishlar ibtidoiy jamoalarning uzoq masofalarga qilgan migratsiyalari bilan bog'liq bo'lgan. Bugungi kunda insonning kelib chiqishi haqidagi tushunchalarning qaysi birini olib ko'rmaylik, Odamni Alloh yaratdimi, evolyutsion jarayon natijasida kelib chiqdimi yoki Koinotdan tushib keldimi, bundan qat'iy nazar, dastlabki yer yuzining bitta joyida makon manzil topgan. Keyinchalik u turli qit'a va mintaqalarga yoyilib ketgan deb hisoblanadi.

Fanda bugungi kunda mavjud ma'lumotlarga qaraganda, bundan, taxminan, 35-40 ming yil ilgari ibtidoiy odamlar Avstraliya va Yangi Zelandiya, taxminan, 25 ming yil oldin yangi Gvineyaga Osiyo qit'asi orqali o'tib borishgan. Shu singari Bering bo'g'ozini orqali oltoyliklar Alyaska va Amerika qit'asiga o'tib borishgan deb hisoblanadi. Aholining bu migratsiyasi ma'lum darajada suv yo'llari orqali ham amalga oshirilgan bo'lishi mumkin.²

Biroq bu ma'lumot aniqlik kiritishni talab qiladi. Bizningcha, xalqlarning uzoq o'lkalarga migratsiyasi ancha ilgari boshlangan bo'lsa kerak. Chunki, inson tarixidagi birinchi muzlanish davri miloddan avvalgi 100 ming yillik etalon "Ashel" madaniyati, ikkinchi muzlik davri 40 ming yillik davr "Muste" madaniyati Fransiyaning shu nomli (ya'ni Ashel va Muste) aholi punktlari nomidan olingan

¹ Н.Л.Членова. Распространение и пути связей древних культур Восточной Европы, Казахстана, Сибири и Средней Азии в эпоху поздней бронзы / Средняя Азия и её соседи в древности и средневековье // История и культура. –М.: Наука, ГРВЛ, 1981, 22-32 с.

² Алексеев В.П., Першиц А.И. История первобытного общества. –М.: Высшая школа, 1990, 176-177 с.

bo‘lib, fransiyalik arxeologlarning fikricha, dastlabki insonlar u yerda bir necha yuz ming yil ilgari paydo bo‘lishgan. Agar insonning million yillar ilgari Afrika qit‘asining shimoli-sharqiy sarhadlarida vujudga kelganligini hisobga olsak, ular bir necha yuz ming yil oldin boshqa mintaqalarga ko‘chib o‘tganligi ma’lum bo‘ladi. Albatta, ular o‘zlari bilan dastlabki yashagan yeridan boshqa hududlarga yo‘l-yo‘lakay tosh qurollari va yana nimalarnidir olib qochishgan. Mana shu olib yurish ehtiyoji makisimon (charter) harakatni, keyinchalik ayirboshlash faoliyatini keltirib chiqargan.

Yuqoridagilardan kelib chiqib shuni e’tirof etish kerakki, O‘rta Osiyo, jumladan, bugungi O‘zbekistonning qadimiy hududida ham odamlar juda qadim zamonlardan boshlab yashagan bo‘lishlari kerak. Chunki bu hudud, birinchidan, Afrika, Oltoy, O‘rta Yer dengizi bo‘ylari, Ind daryosi vohasi, Evropa qit‘asi, Ural tog‘i va daryosi bo‘ylarini bog‘lab turuvchi o‘ziga xos chorraha, ko‘prik bo‘lgan. Ikkinchidan, bu yer qadimdan fauna va flora bo‘yicha dengiz, daryo, sahro, tog‘ va vodiylardan tashkil topgan. Jumladan, bundan 1 million yil burun O‘rta Osiyo hududida Homo sapiens-ongli, idrokli odamning yashaganligi to‘g‘risida ma’lumotlar mavjud.³

Ma’lumki, O‘zbekiston Respublikasi Osiyo qit‘asining markazida, ikki daryo oralig‘ida joylashgan bo‘lib, janub tomondan tog‘lar, shimol tomondan cho‘llar bilan chegaralangan.

Bu yerda bevosita dengiz portlariga olib chiqadigan suv yo‘llari mavjud emas. Shuning uchun ham O‘zbekiston uchun quruqlik kommunikatsiyalari juda muhimdir.

Bu haqda O‘zbekiston Respublikasining Birinchi Prezidenti I.A.Karimov bunday degan edi: “...O‘zbekiston o‘zining go‘zal tabiati, ko‘hna shaharlari, me’moriy obidalari, betakror qadimiy madaniyati, fe’li keng, mehmondo‘st kishilari bilan hamisha o‘zga yurt odamlarini o‘ziga tortib kelgan. Bu yurt orqali juda qadim zamonlardan boshlab turli mamlakatlarga savdo karvonlari o‘tgan. Amu va Sir daryolari orasidagi bu ajib jannatmakon diyor tillarga tushgan. O‘zaro savdo va madaniy aloqalar shaharsozlik va me’morchilik rivojini yanada yuqori bosqichga ko‘targan”.⁴

³ Т.Г. Мартинсон. В поисках древних озер Азии. –Л.: Наука, 1989, 155 с.

⁴ Qodirov B.A. Davr talablariga mos avtoturizm me’morchiligi. // Sog‘lom avlod uchun // 1999, 2-son-6-7 b.

O‘zbekiston Respublikasi mustaqillikka erishgandan keyin jahon hamjamiyatida o‘z munosib o‘rnini egalladi, ayniqsa, chet ellar bilan havo va quruqlik transporti aloqalariga keng yo‘l ochib berilganligi mamlakatimizning mavqeyini kundan kunga oshirib bormoqda. Birgina turizm sohasining rivoj topib borayotgani, yurtimizga kelayotgan sayyohlar sonining tobora ortib borayotganligi ham fikrimizni tasdiqlaydi.

Havo transporti, avtomobil va temir yo‘l transporti aloqasi hozirgi kunda iqtisodiy jihatdan qanday ahamiyatga ega bo‘lsa, siyosiy jihatdan ham huddi shunday ahamiyatga egadir.

Bugungi kunda, ayniqsa, avtomobil yo‘llari davlatlararo aloqalarni rivojlantirishda, xalq xo‘jaligi faoliyatida, jamiyatning iqtisodiy rivojlanishida katta ahamiyatga egadir. Shuni nazarda tutib, O‘zbekiston hukumati Osiyo mintaqasidagi qo‘shni davlatlar bilan tashqi iqtisodiy aloqalarni yo‘lga qo‘yish borasida o‘sha davlatlar hududidan o‘tadigan temir yo‘l va avtomobil yo‘llari orqali Xitoyga bog‘lanib, Tinch okeaniga chiqish, ikkinchi tomondan esa, Eron, Turkiya orqali O‘rta Yer dengiziga chiqish masalalarini yechishga e‘tiborini qaratdi. Bu loyihalarning amalga oshirilishi kelgusidagi Osiyo va Yevropa o‘rtasidagi qadimiy madaniy va iqtisodiy aloqalar yo‘li – Buyuk ipak karvon yo‘lini davr talabini hisobga olgan holda zamonaviy jihatdan qayta tiklash uchun shart-sharoit yaratadi.⁵

Yuqoridagi masalalarni amalga oshirishda Buyuk ipak yo‘lining asosiy qismini tashkil etadigan va bugungi kunda uning vorisi hisoblanadigan O‘zbek milliy avtomagistrali bo‘ylab servis-yo‘lbo‘yi xizmat ko‘rsatish obyektlarini tashkil qilishning me‘moriy-shaharsozlik ilmiy asoslarini ishlab chiqish–dolzarb masala hisoblanadi. Buning uchun Buyuk ipak yo‘lining shakllanish zarurati, undan ilgari mavjud bo‘lgan transkontinental aloqalar, bu yo‘llarda shakllangan karvon va yo‘lovchilarga xizmat ko‘rsatuvchi yo‘lbo‘yi obyektlarining joylashuv qonuniyatlari, me‘moriy inshoot turlari va shu bilan bog‘liq aspektlarni o‘rganib chiqish katta ahamiyat kasb etadi. Mana shu ma‘lumotlar va zamonaviy talablar asosida Buyuk ipak yo‘lining O‘zbek milliy avtomagistrali bo‘ylab

⁵I.A.Karimov. Buyuk ipak yo‘li – taraqqiyot yo‘li. Yevropa –Kavkaz Osiyo (TRASEKA) transport tarmog‘ini rivojlantirishga bag‘ishlangan xalqaro anjumanda so‘zlagan nutqi. (1998-y. 8-sentyabr.Boku) // Biz kelajagimizni o‘z qo‘limiz bilan quramiz. –T.: O‘zbekiston, 1999, 7-jild, 174-179 b.

yo'lbo'yi xizmat ko'rsatish obyektlarining turlari, joylashtirish usullari, ularning me'moriy-shaharsozlik sifatlarini aniqlab berish-xalqaro ahamiyatdagi dolzarb masala hisoblanadi.

Mazkur muammoning o'tmishda hal qilinmagan tomonlari turli ilmiy tadqiqot ishlarida va manbalarda ma'lum bir darajada yoritilgan. Ularning ba'zilar sifatida quyidagilarni ko'rsatish mumkin: И.К. Криллова «Проблемы формирования историко-архитектурной экспозиции города и пространственное развитие туристического центра», Э. Крюкова «Маршрутом Великого Шёлкового пути», В.У. Абдураззакова «Градостроительные принципы организации системы обслуживания автомобильного туризма» (в условиях Средней Азии), Б.А. Кадыров «Принципы формирования архитектуры объектов автотуризма в Узбекистане» (nomz.diss.), O'.M. Mavlonov «Markaziy Osiyoning taraqqiyot yo'llari» va boshqalar. Buyuk ipak yo'li tarixiga oid bo'lgan izlanishlar va ilmiy tadqiqotlar Sh.J.Asqarov, M.Q.Ahmedov, V.V.Bartold, D.A.Nozilov, G.A.Pugachenkova, A.S. Sa'dullaev, O.M.Salimov, M.E.Masson, E.V.Rtveladze, N.B.Nemseva, L.Yu.Mankovskaya, A.S.Uralov, M.A.Yusupova, A.Yu.Yakubovskiy, A.Hidoyatov, A.P.Kolbinsev va boshqalarning ilmiy faoliyatlarida o'z aksini topgan. O'.M.Mavlonov, Rui Gansales de Klavixo, Djenkinson, Fazlallax ibn Ruzbixon, Narshaxiy, N.V.Xanikov, I.A.Yavorskiy kabi sayohatchilar, diplomatlar, geograflar, tarixchilarning asarlaridan muhim tarixiy ma'lumotlarni topish mumkin.

Xalqaro turizmni rivojlantirish bo'yicha asosiy yo'nalishlar hamda ba'zi takliflar va tavsiyalar G.A.Gradov, M.A.Orlov va boshqalarning ilmiy ishlarida keltirilgan. O'rta Osiyo va O'zbekistonda yo'lbo'yi infratuzilmasini shakllantirishning ayrim masalalari I.K.Krillova, E.Kryukova, V.I.Artemev, B.A. Qodirovlarning ilmiy izlanishlarida keltirilgan. Bu borada Toshboshreja LITI DUK, Uzshaharsozlik LITI DUK, Yo'l loyiha byurosi MCHJ kabi institutlar tomonidan bajarilgan ilmiy ishlar va ishlab chiqilgan loyihalar ma'lum amaliy ahamiyat kasb etadi.

Shuni ham ta'kidlash joizki, avtoturizm va tranzit avtomobil xizmatini tashkil etish, otellar, motellar, kempinglar, avariya-chaqiruv va tibbiy yordam xizmatlari hamda texnik xizmat ko'rsatish punktlarini loyihalashning me'moriy-shaharsozlik masalalari, shu soha obyektlarini qurish, me'yoriy va maxsus adabiyotlarda

yetarli darajada yoritilmagan, bu mavzu bo'yicha qo'llanmalar va tavsiyanomalar yetarli emas.

Shunday qilib, O'zbek milliy avtomagistrali yo'lbo'yi obyektlarining shakllanish tarixi va mavjud holatini tadqiq etish, ilmiy ma'lumotlarni umumlashtirish va tahlil qilish, uni obodonlashtirishdagi ehtiyojlarini yuzaga chiqarish va shuning asosida servis obyektlari arxitekturasini shakllantirish bo'yicha tavsiyalar va takliflar ishlab chiqish masalasi dolzarb bo'lib turibdi.

Bugungi kunda Markaziy Osiyoning savdo-iqtisodiy sohalarda integrallashuv jarayonida O'zbek milliy avtomagistralidan Buyuk ipak yo'lining vorisi sifatida foydalanishning me'moriy-shaharsozlik masalalarini yoritish, yo'lbo'yi xizmat ko'rsatish inshootlarini loyihalashning ilmiy asoslarini yoritib berishdan iborat.

Buning uchun tadqiqot oldiga quyidagi masalalarni ilmiy tadqiq etish vazifasi qo'yildi:

- O'zbekiston hududida qadimiy transkontinental marshrutlarning shakllanishi;
- qadimiy xalqaro aloqalar asosida dastlabki marshrut va yo'llarning vujudga kelishi;
- tranzit yo'llarda aholi punktlarining joylashuvi xususiyatlarini tadqiq qilish;
- Buyuk ipak yo'li va undagi an'anaviy yo'lbo'yi infratuzilmasining shakllanish qonuniyatlarini aniqlash;
- O'zbek milliy avtomagistralida Buyuk ipak yo'lining vorisi sifatida foydalanishning samarador arxitektura va shaharsozlik omillarini yoritish;
- Buyuk ipak yo'lida infratuzilma obyektlarining arxitekturaliy kompozitsion yechimlarini aniqlab berish;
- Buyuk ipak yo'lining bugungi trassalarida infratuzilma obyektlarini loyihalashga qaratilgan tavsiyalar ishlab chiqish;
- Buyuk ipak yo'li bo'ylab an'anaviy va zamonaviy marhalarni shakllantirish qonuniyatlarini ochib berish.

Mazkur monografiya Buyuk ipak yo'lining vorisi bo'lmish O'zbek milliy avtomagistralining tarixiy shakllanish bosqichlari, u yerda shakllangan yo'lbo'yi servis infratuzilmasi hamda uning istiqboldagi shaharsozlik va me'moriy muammolarini hal qilishda ma'lum darajada xizmat qiladi.

I BOB. O‘ZBEKISTON HUDUDIDA QADIMIY TRANSKONTINENTAL MARSHRUTLAR SHAKLLANISHINING SHAHARSOZLIK MASALALARI

1.1. Ilk transkontinental marshrut va yo‘llarning vujudga kelishi

«...O‘zidan obod shaharu vohalar, betakror go‘zal yodgorliklar qoldirgan ajdodlarimiz mehnatini yuzaga chiqarish, ularni qadrlash, ruhi poklarini shod qilish, ezgu ishlarini davom ettirish biz uchun, bugungi avlod uchun ham farz, ham qarzdir ...»

Islom Karimov

Kishilik jamiyati vujudga kelishining dastlabki kunlaridan boshlab faol migratsion harakatda bo‘lgan, xalqlar tinimsiz ravishda o‘ziga qulay tabiiy makon izlashgan, o‘zlarida topilmaydigan flora, fauna va boshqa tabiiy hamda sun‘iy ashyolar topish maqsadida o‘zga yurtlarga tashrif buyurishgan. Bu esa, o‘z navbatida, ularni hududiy, iqtisodiy va siyosiy birlashtirgan, mamlakatlar o‘rtasida madaniy-iqtisodiy aloqalar qaror topgan va dastlabki aloqa yo‘llarining vujudga kelishiga sabab bo‘lgan.

Qadimgi xalqlarning har tomonlama rivojlanishida savdo va tranzit yo‘llarning ahamiyati nihoyatda katta bo‘lgan. Mil. avv. IV-III ming yilliklarga kelib, O‘rta Osiyoning ko‘pgina hududlariga urbanizatsion jarayon kirib keldi.⁶ Mana shu davrga kelib, cho‘l va dasht hududlaridagi ko‘chmanchi, chorvador aholining vohalardagi o‘troq aholi bilan o‘zaro aloqalarining yo‘lga qo‘yilganligi kuzatiladi.

⁶ Массон В.М. Средняя Азия в III-I тысячелетиях до н.э. /История древнего Востока. –М.: Высшая школа, 1988, 283,290 с.



Bu tanishuv parchasidir. Asarning to'liq versiyasi <https://kitobxon.com/uz/asar/3900> saytida.

Бу танишув парчасидир. Асарнинг тўлиқ версияси <https://kitobxon.com/uz/asar/3900> сайтида.

Это был ознакомительный отрывок. Полную версию можно найти на сайте <https://kitobxon.com/ru/asar/3900>