



СЛУЖБА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В СРЕДНЕАЗИАТСКИХ ТРАССАХ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ

У. Мавланов, Д.и.н., профессор

Национальный университет Узбекистан

Аннотация. Статья посвящена освещению основных аспектов безопасности на караванных путях Великого Шелкового пути через Центральноазиатский регион. Уделяется внимание тому, что обеспечение безопасности торговых караванов и пассажиров всегда было одной из главных задач местных правящих династий, заинтересованных в развитии международных экономических связей. Эти вопросы раскрываются на основе информации древнекитайских источников, арабских источников, созданных в эпоху развитого средневековья, европейских путешественников, источников периода Амира Темура и Тимуридов.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, Китайские источники, служба безопасности, почтовые станции, придорожные сооружения, система услуг, охрана путей, сарбазы, Ибн Баттута, Марко Поло, “Уложение Темура”.

Аннотация. Мақола Буюк ипак йўлининг Марказий Осиё минтақаси орқали ўтган карвон йўлларида хавфсизликни таъминлашнинг асосий жиҳатларини ёритишга бағишланган. Савдо карвонларининг, йўловчиларнинг хавфсизлигини таъминлаш халқаро иқтисодий алоқалар ривожидан манфаатдор бўлган маҳаллий ҳукмрон сулолаларнинг доимо диққат марказида турган вазифалардан бири бўлганлигига эътибор қаратилган. Бу масалалар қадимги Хитой манбалари, ривожланган ўрта асрларда яратилган араб манбалари, европалик сайёҳлар, Амир Темура ва тимурийлар даврига оид манбалардаги маълумотларга таянган ҳолда очиқ берилган.

Калит сўзлар: Буюк ипак йўли, хитой манбалари, хавфсизликни таъминлаш хизмати, почта бекатлари, йўлбўйи иншоотлари, хизмат кўрсатиш тизими йўлларни қуриқлаш, сарбозлар, Ибн Баттута, Марко Поло, “Темура тузуклари”.

Abstract. The article is devoted to highlighting the main aspects of security on the caravan routes of the Great Silk Road through the Central Asian region. It is emphasized that the security of trade caravans, embassy missions, and travelers was a constant focus of local ruling dynasties interested in the development of international economic relations. The article explores the topic based on information from ancient Chinese sources, Arab sources created in the advanced Middle Ages, European travelers, and sources from the era of Amir Temur and the Timurids.

Key words: The Great Silk Road, Chinese railway, service safety, post office, road construction, system style, road protection, soldiers, Ibn Battuta, Marco Polo, "Temur's Code".

Введение. Различные древние пути, известные в исторической литературе, как Лазуритовый, Золотой, Шелковый, Серебряный, Нефретовой, Степной, Царская дорога, Великий шелковый путь и др. сыграли особую роль в экономических и культурных связях Средней Азии и Древнего Востока, в системе междоцивилизационных отношений в целом. Среди них большое значение имел Великий шелковый путь. Работы, посвященные к истории Великого шелкового пути, очень обширны. В них детально изучены основные направление и вспомогательные дороги, города и крупные населённые пункты, значение Великого шелкового пути в развитии экономических, культурных связях и политическом диалоге между разными странами, народами обширного Азиатского континента [11]. Однако, вопросы, связанной с системой услуг на трассах этой трансконтинентальной дороги остаются малоизученными. Одной из проблем, связанной с сервисом на караванных дорогах Средней Азии, является вопросы обеспечения безопасности, что мы и кратко рассмотрим в данной статье.

Основная часть. Служба охраны путей государственного значения, возник с формированием ранних государств. С развитием общества, с развитием его политической, экономической и культурной связей охрана путей приобретало большое значение на государственном уровне. Наличие регулярных экономических и культурных связей между различными областями древнего Востока вызвали необходимость решения вопроса об оказании соответствующие услуги, в первую очередь обеспечения безопасности, торговым караванам, членам посольских миссий, путникам, паломникам и другим на караванных дорогах. Возникнув на ранних стадиях становления государственных образования, системы услуг на торговых путях постепенно, по мере роста и расширения торговых связей между отдельными областями и странами, развивался по спросу эпохе. Заинтересованной расширением экономических связей и доходами, получаемый от торговли, государственный органе были первыми создателями системы обеспечения безопасности на торговых путях. В частности, актуальная значения имела наличие обеспечения безопасности караванной торговли. Вооруженные отряды, расквартированной в придорожных сооружениях – рабатах [19], несли ответственности за охрану определенных маршрутов. Эти придорожные сооружения, были также местами отдыха торговых караванов, путников, где они могли получать продовольствие, а также с развитием системы услуги на караванных дорогах, пользоваться услугой медиков, проводников, извозчиков, переводчиков и др [12, 3.]. После завоевание Центральной Азии Ахеминидами, укрепленные рабаты появляется и вдоль караванных дорог центрально-азиатского региона [15, 54], в частности в древней Бактрии и Согда. Нам представляется, что строение придорожных сооружений, было в первую очередь диктована о необходимости

обеспечения безопасности госчиновникам, послом и их спутникам, торговым караванам и отдельным путникам.

Вопросы обеспечения безопасности торговых путей, борьба против грабежа и разбоя на торговых путях, в особенности на дорогах, проходивших через степи и пустыни, являлась проблемой государственного значения [13, 292-298]. В периоды ослабления центральной власти, усиления междоусобиц на дорогах возникала угроза безопасности торговых караванов. Власти, заинтересованные в развитии торговли, особый внимание уделяли охраны караванных путей, что нашло отражения в источниках. Самые ранние сведения о системы услуг на Центрально-азиатских трассах Великого шелкового пути, имеется в китайских источниках. В частности, в «Хан-шу» имеются сведения об обеспечении безопасности послам и членам посольских миссий, различным чиновникам, государственным служащим, гонцам, имеющим специальные ярлыки и оказании им соответствующих услуг в дорогах древней Средней Азии. Этим пользовался, и знаменитый путешественник Цзян Сянь, посланник китайского Императора У Ди к правителям «Западных стран» для установления союзнических отношения против кочевого государства Хунну [3, 165].

Вопросы безопасности торговых путей в Тюркском каганате, раскинувшейся на огромные территории Центральной Азии и Восточного Туркестана, также было важной задачей государственного значения. Для этих целей создавали конные охранные отряды, которым поручались охрана важных маршрутов, а также дорог, наиболее беспокойных территориях. Особенно важным был и охрана почтовых сообщений. Для этих целей в каганате было налажено государственная почтовая служба, управляемый специальным ведомством. В пределах однодневной дороги были построены укрепленные почтовые станции, где содержались быстроногие скакуны и чопары – гонцы. О функционирование государственной почты – «Бариды турк», упоминается и в ранних арабских источниках [1, 232; 6, 77; 2, 39].

В трудах арабских географов имеется сведения о группах сарбазов – охранников, ответственных за безопасность караванов. В частности, Ибн Хавкал сообщает о построении многочисленных рабатах в Джизаки, где самаркандцы держали вооруженных охранников [7, 22-23]. Ибн Фадлан, посетивший Бухару, Ургенч (Кухна Ургенч – У.М.) в составе посольской миссии Багдадского халифа к Булгарскому кагану, также сообщает о обеспечении безопасности и о других видах услуг на караванных трассах Центральной Азии [5, 149-170].

Начиная с XIII в., в связи с новым политическим балансом сил в Центральной Азии и Деати Кипчаке, возросло значение северных ответвлений Великого шелкового пути. Вопросы обеспечения безопасности степных дорогах всегда было наиболее сложным проблемам для властей. Для этих целей строились укрепленных рабаты и караван-сарая [14, 180; 9, 93-95], которые служили опорными базами для государственных и частных вооруженных отрядов, охраняющих караванных путей. Ценные сведения о дорогах, дорожных станциях и услугах, оказываемый путникам, торговым караванам и посольским миссиям на северных трассах Великого шелкового

пути, оставил марокканский путешественник Ибн Баттута [4, 358-376], проходивший от столицы Золотой Орды к Хорезму и Мавераннахру в 30-е годы XIV в..

Важные сведения о маршрутах Великого шелкового пути и о вопросах, связанной с безопасностью торговых путей содержатся в знаменитом труде Марко Поло. Он оставил ценные сведения о системе услуг на дорогах империи Чингизидов, в частности о том, что специальные золотые дщицы с приказам, выданные Великим Ханам, обеспечивал путникам почет, безопасность, провожатых, продовольствие [16, 34-36, 72-97].

В источниках сохранились данные и об организации безопасности на караванных путях в эпоху Амира Тимура и тимуридов. По свидетельству официальных хроник того периода не только в Мавераннахре, но и в самых отдаленных частях огромной империи (от границ Хотана до Дели и Конбайит, от Вавилона до Египта и Византии) были созданы условия для безопасной торговли [18, 56].

В знаменитом «Уложение Тимура» также содержится данные, свидетельствующий о государственной политики, направленных на стабильной функционирование караванных путей огромной империи, в частности о строительстве дорог, мостов, рабатов и караван-сараяв, почтовых станции, об охране торговых путей [21, 72]. Организацией охраны торговых путей занимались специальные управляющие, которым было поручено, чтобы “они следили за безопасностью проезжающих купцов и странствующих, проважали бы их со всем имуществом и скарбом от стоянки до стоянки. В случае пропажи какойнибудь вещи или смерти кого-либо в пути стражники отвечали по всей строгости закона” [21, 119]. “Промышляющих воровством и грабежом на дорогах .по моему велению всюду наказывали по установлениям “Ясы”, говорится в “Уложение” [21, 118]

Известный испанец Рио Гонсалес де Клавихо, посетивший Самарканд в начале XV в. в составе посольской миссии Короля Лиона и Андалусии, также оставил ценные сведения о систему услуг в дорогах огромной империи Амира Тимура. По его данным, члены посольства испанского короля, как только они вошли в пределы империи Амира Тимура, были встречены специальным чиновником и охранниками, который сопровождали их до место назначения. Чиновник, встречавших их, имел грамоты от правителя, что позволяла ему получить в дорогах всё, что было необходимо для иностранных послов и их слуг, включая обмена усталых лошадей [20, 78].

В целом, эпоха Амира Темура и темуридов являлась важным периодом в истории развитии системы услуг на торговых трассах Великого шелкового пути и широкомасштабных международных культурно-экономических связей Средней Азии, в которых города Мавераннахра и Хорасана играли ведущую роль.

Таким образом, на Среднеазиатских трассах Великого шелкового пути охрана караванных путей, управление и контроль служба обеспечения безопасности, строительства дорог и придорожных сооружения находились под контролем государства. Это система работала и в позднем средневековье. Однако, несмотря

охраны торговых путей и сопровождение больших торговых караванов специальными вооруженными отрядами, малые караваны были вынуждены обеспечивать безопасность своими силами [17, 26]. Особенно опасными были степные дороги региона, проходящий по территории, подконтрольных разным кочевым племенам. Кочевники Центральной Азии часто вступали в роли посредников, путеводителей, наёмных охранников, обслуживали торговых караванов, были извозчиками товаров на Великом шелковом пути и в целом были заинтересованы в развитии межрегиональной и международной торговли [8, 39]. Однако, что в регионе не удалось достичь полной безопасности торговых путей. Как правило, на дорогах не испытывали особых препятствий и угрозы нападения нищие, путешественники-одиночки и дервиши [12, 36].

Заключение. В целом, централизованной служба охраны на важных трассах Великого шелкового пути, а также система оказания других услуг на караванных путях Средней Азии были развиты в достаточной степени. Ответственность центральных и местных властей за состояние дорог, сооружение и ремонт придорожных сооружений, использование средств государственной казны для выполнения этих задач, а также средств частных лиц – крупных торговцев, ростовщиков, различных чиновников, служили развитию инфраструктуры караванных коммуникаций. Все это как взаимосвязанная система, формировалась в древности и получила дальнейшее развитие в средневековье. Торговые и культурные связи по трассам Великого шелкового пути воспитала у народов Центральной Азии удивительной толерантность, что служил гарантом процветания общества.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Ат-Табари. «История» ат-Табари (Тарихи Табари) Избранные отрывки / Перевод с арабского В.И. Беляева с дополнениями О.Г. Большакова и А.Б. Халидова. – Ташкент: Фан, 1987. – С. 232.
2. Бартольд В.В. Очерки истории Семиречья / Соч. в 9 томах. – М.: Наука, 1963. Т. 2. Ч. 1. – С. 39.
3. Бичурин Н.Я. (Иакинф). Собрание сведений о народах, обитавших в Средней Азии в древние времена. В трех частях. – Алмата: ТОО «Жалын Баспасы», 1998. Ч. II – С. 165.
4. Ибн Баттута. Саёхатнома. Тухфат ан-нуззор фи ғароиб ал-амсор ва ажоиб ал-асфор. – Тошкент: Шарқ, 2012. – Б. 358-376.
5. Ибн Фадлан. Книга о путешествии на Волгу в 921-922 годах // Звезда Востока. – Ташкент: 1992. – № 9-10. – С. 149-170.
6. Из «Китаб ал-Харадж» Кудама ибн Джа'фара / Перевод с арабского С. Волина // Новые материалы по древней и средневековой истории Казахстана. – Алмата, 1960. – С. 77.

7. Извлечения из книги «Пути и страны» Абу-л-Касыма ибн ибн Хавкаля / Пер. с арабского Е.К. Бетгера // Труды САГУ. Археология Средней Азии. IV. – Ташкент: Изд-во САГУ, 1957. Вып. CXI. – С. 22-23.
8. Калыбекова А. Теоретические и прикладные основы народной педагогики казахов. – Алматы: БАУР, 2005. – С. 39.
9. Кдырнийазов М.Ш. Культурные связи средневековых городов Хорезма // Археология Приаралья. – Ташкент: Фан, 1984. Вып. II. – С. 93-95.
10. Клавихо Г. История Великого Тамерлана / Тамерлан. Эпоха. Личность. Деяния. – М.: Гураш, 1992. – С. 299-344.
11. Кобзева О.П. История изучения Великого шелкового пути во второй половине XIX – начале XX вв. – Ташкент: Zar Qalam, 2006.
12. Мавланов У.М. Коммуникации и торговые пути в Средней Азии: Формирование и этапы развития: Автореферат дисс. на соискание ученой степени доктора исторических наук. – Ташкент, 2009. – С. 3.
13. Мавлонов Ў.М. Марказий Осиёнинг қадимги йўллари: шаклланиши ва ривожланиш босқичлари. – Тошкент: Akademiya, 2008. – С. 292-298.
14. Манылов Ю.П., Юсупов Н. Караван-сарай Центрального Устюрта XIV в. // СА. – М., 1982. – № 2. – С. 180. Табл. 1.
15. Маньковская Л.Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX-нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. – С. 54.
16. Марко Поло. Книга о разнообразии мира / Перевод И. Минаева. – М.: ЭКСМО, 2005. – С. 34-36, 72-97.
17. Мукминова Р.Г. Социальная дифференциация населения городов Узбекистана в XV–XVI вв. – Ташкент: Фан, 1985. – С. 26.
18. Низомиддин Шомий. Зафарнома / Форс тилидан ўгирувчи Ю.Ҳакимжонов. Ҳофиз Абрунинг «Зафарнома»га ёзган илова (Зайл)сини ва изоҳларни форс тилидан О. Бўриев таржима қилган. – Тошкент: Ўзбекистон, 1996. – Б. 56.
19. Рабат – укрепленная придорожная сооружения, стоянка, постоянный двор. Ранние письменные свидетельство о функции рабатов имеется у Геродота. В частности, он сообщает о дорожных станциях и постоянных дворов вдоль «Царской дороги», построенной правителем империи Ахеменидов - Дарием 1. См. Геродот. История. В девяти книгах / Пер. с греческого и коммент. Г.А. Стратановского. – М.: ОЛМА-ПРЕСС Инвест, 2004. – С. 286.
20. Руи Гонсалес де Клавихо. Самарқандга Амир Темур саройига саёҳат кундалиги (403-1406 йиллар) / Рус тилидан О.Тоғаев таржимаси. – Тошкент: «O‘ZBEKISTON» NMIU, 2010
21. Уложение Темура / Пер. с пер. Х. Кароматова; авт. предисл., примеч. и коммент. Б. Ахмедов. - Ташкент: изд. Им. Г. Гуляма, 1999. – С. 72.