

По Караванным Дорогам Бухарской Степи

С древнейших времён Средняя Азия была покрыта сложной сетью дорог, соединяющих различные племена и государства региона на протяжении тысячелетий. Ещё в эпоху каменного века, задолго до того, как была одомашнена основная тягловая сила на Востоке (произошло это только в IV-III тысячелетии до н.э.), первобытные люди преодолевали огромные расстояния в 500-600 и более км, пересекая Среднюю Азию во всех направлениях, и осуществляли обмен продуктами, различными изделиями путем цепной передачи от племени к племени. Уже тогда начали закладываться первые постоянные тропы. Между разными географическими зонами Средней Азии с разными природными ресурсами, экономическим потенциалом, налаживались связи, складывались жизненно необходимые пути, первый опыт торгово-обменных отношений, которые на этапе государственных образований стали основным экономическим рычагом прогресса и развития цивилизаций.

Транспортные артерии, как и сложение городов в Средней Азии, проходили в первую очередь вдоль русел главных рек среднеазиатского междуречья - Амударье (Окс, Джейхун) и Сырдарье (Яксарт, Сайхун). Основные трассы постепенно обрастали сетью более мелких дорог, связывая города и села регионов в единое экономическое и культурное целое.

В конце первого тысячелетия до н.э. издревле сложившиеся дороги Средней Азии вошли в систему Великого Шелкового пути, определившего постоянно действующие контакты стран Запада и Востока на огромной территории от Тихого океана до Средиземноморья. Средняя Азия с разветвленной сетью коммуникаций являлась узловым пунктом в системе дорог ВШП, была важнейшим ретранслятором духовной и материальной культуры между Востоком и Западом. Отсюда дороги шли на Кавказ и в Месопотамию, в Иран и Семиречье. Парфяне и Кушаны в период своего расцвета на рубеже и в начале н.э. контролировали эти пути, ставили укрепленные сторожевые замки, которые решали проблему остановок в промежутке между городами и сёлами. На территории Ирана, Парфии издревле были устроены постоянные дворы для торговых караванов и охраны дорог, существовали дорожники с указанием мест стоянок (дорожник Исидора Харакского).

Бухарский оазис, расположенный на краю ойкумены между земледельческими районами центрального Согда и степью, является важным индикатором межэтнических и торгово-экономических отношений в жизнедеятельности Средней Азии. С давних пор кочевые народы степей обменивались с земледельцами продуктами животноводства и сырьем для развития ремесел (обработка кож, ткачество, ковроделие). Степь, в свою очередь, являлась крупным потребителем сельскохозяйственной и ремесленной продукции города (зерно, фрукты, оружие, одежда, конская упряжь и снаряжение, бытовые изделия и предметы роскоши.)

Через Бухару еще в середине первого тысячелетия до н.э. осуществлялись экономические и культурные связи Западного Согда с Ахеменидским Ираном, Бактрией и Маргианой. Вдоль русла главной реки Средней Азии Амударьи на границах Согда, Хорезма и Северного Хорасана в античности и средневековье находились села и специально сооруженные крепости, обслуживавшие торговые маршруты. Следы селений, руины крепостей первых веков до и начала н.э. прослежены и изучены по линии ЮТАКЭ академиком М.Е.Массоном. Он осуществил наиболее полное исследование утраченных и существующих магистральных и местных дорог Западного Согда и Северного Хорасана с фиксацией, детальными обмерами, историей функционирования и перестроек многих придорожных памятников этого региона.

Со времени вхождения Средней Азии в Арабский Халифат в начале VIII в., с оживлением международной торговли и расширением культурных связей с ближневосточным миром, важнейшие жизненные коммуникации региона получили новый импульс развития. На Амударье появились мосты, паромы, организованы лодочные переправы, установлены таможи. Судя по источникам, вдоль русла Амударьи насчитывалось до 25 стационарных переправ разного времени с двусторонними крепостями по обоим берегам реки, фиксирующими древние торговые трассы.

Арабские географы Ибн Хордадбех и Кудам, Истахри и Хаукаль, Мукаддаси и другие авторы оставили в своих дорожниках IX-X вв. довольно подробные сведения о городах Средней Азии, расстояниях между главными центрами и промежуточными станциями. Сообщается о большом числе придорожных рабатов, касров (замков), караван-сараев, сардоб (крытые куполами водохранилища) и колодцев. В ряде мест окрестное население выносило через каждые два фарсаха на проезжие дороги ведра с водой.

В средневековых дорожниках указаны расстояния между городами и станциями в персидской мере длины - фарсахах (5-6 фарсахов в световой день, т.е. 25-35 км.) Время и расстояния переходов определялось сложностью пути в зависимости от топографии местности - степь, горные перевалы, благоприятные равнинные долины.

Придорожные крепости в Средней Азии и других сопредельных странах, решали проблему торговых, дипломатических и личных связей, паломничества к святым местам, обеспечивали стол и ночлег, защиту от нападения и грабежей, обмен информацией и товарами, корм и отдых вьючным животным и т.д.

После арабского завоевания и утверждения ислама под станции на дорогах и у населенных пунктов использовались укрепленные рабаты (рабаты в местной транскрипции) - крепости или форты для газиев (борцов за веру), которые арабы строили для поста военного гарнизона в VII-VIII вв. при продвижении на Восток. Рабаты для газиев были официально учреждены арабами еще в начале VIII столетия на пике экспансий и завоевательной политики. К IX в. рабаты имелись почти в каждой деревне, жители которой обязывались строить стены крепостей и содержать находящийся там гарнизон. К X в, когда ислам утвердился в Центральной Азии, крепости для газиев рабаты стали приспособлять под странноприимные дома, ханака для отшельников-суфиев или постоянные дворы для купцов - караван-сарай и других нужд. Планировка пограничных рабатов для газиев с внутренним двором и застройкой по периметру оптимально отвечала функции караван-сарая. В дальнейшем, на этой типологической основе с некоторой трансформацией развивались придорожные касры, правительственные резиденции, сторожевые крепости, караван-сарай.

Любопытно, что в самом начале арабского завоевания существовал и другой вид съемного, передвижного рабата, который представлял собой огороженное стенами пространство, где располагались шатры гарнизона (арабы долго в своем быту сохраняли привычные кочевые традиции). Шатры легко было свернуть при необходимости. Может быть это одна из причин того, что раннесредневековые рабаты в Средней Азии не сохранились или не опознаны (торткули, например?).

Крайне устойчивым в Средней Азии оказался реликтовый термин «рабат», перенесённый на придорожные крепости различных функций, в том числе на средневековые караван-сарай IX-XII вв (Рабат-и Шераф XII в. по дороге в Серахс, Рабат Худойсер близ Джизака, Рабат-и Малик в Бухарской степи, цепь рабатов вдоль Амударьи из Бухары на Усть-урт и т.д.). Этот термин, применительно к караван-сараям прослеживается вплоть до позднего средневековья.

Строительство придорожных гостиниц было делом выгодным и считалось богоугодным. Строились караван-сарай преимущественно на благотворительные средства, в ряде случаев от имени правительства или купеческими корпорациями. Караван-сарай приносили большие доходы, часто объявлялись вакфом в пользу медресе или госпиталя.

Придорожные караван-сарай являлись самостоятельной социально-экономической и хозяйственной структурой, зависимой, однако, от городских центров, поставок ремесленных изделий, зерновых и фруктов (зерно, фрукты, посуда и прочие предметы обихода) и одновременно от степняков-кочевников, которые поставляли мясо-молочные продукты, сыромятные кожи, войлок и т.д. При караван-сараях, если в округе была вода, надо предполагать существование сельскохозяйственных угодий и небольшие стада животных (баран, корова, лошадь, осел)

В крупных городах Средней Азии и вообще Востока существовали внутригородские караван-сарай. Представления о них дают сохранившиеся в ряде городов Средней Азии позднесредневековые караван-сарай. Городские караван-сарай устраивались при базарах или у городских ворот (Бухара, Пайкенд). У городских и придорожных караван-сарая была своя

специфика в устройстве, связанная с некоторым различием функций, но принципиальная планировочная схема в целом была одинаковой. В городских караван-сараях Средней Азии при базарах (судя по поздним, сохранившимся в Бухаре) предусматривалось не только жилье, но ремесленные и торговые лавки. В одном блоке было жилье, склады, рабочие мастерские (ювелирные, швейные, пекарни, почилочные и т.д.) и открытые наружу торговые пассажи. В позднесредневековой Бухаре караван-сарай стояли вдоль главных торговых улиц города, специализировались по виду товаров, принадлежали разным городам (хивинский) и даже странам (Индийский у торгового купола Таки-Заргарон). Видимо так было и раньше.

Архитектура придорожных караван-сараяв X-XII вв. с полным пансионом для купцов и организацией мест для вьючного скота, и внутригородских караван-сараяв при базарах имела примерно одинаковую планировочную структуру. Наиболее распространенная схема - внутренний квадратный или прямоугольный двор (иногда два двора, в XVI-XVII вв. известна многодворовая структура) с застройкой по периметру помещениями в один или два-три ряда для жилья, складов. В ряде случаев по внутренней линии двора шла галерея со сквозной колоннадой (Акча-кала, караван-сарай в Мисриане, Рабат-и Шараф). В углах караван-сарая или по сторонам входного портала могли размещаться крупные квадратно-купольные или прямоугольные помещения общего пользования (мечеть, трапезная?), конюшни. Для большинства караван-сараяв Средней Азии и Хорасана была характерна классическая четырехайванная планировочная композиция с глубокими открытыми айванами на осях универсальная симметричная структура для зданий разной функции (дворцы, медресе, госпитали, ханака), помещения общего пользования (мечеть, трапезная?), конюшни.

Внешний облик караван-сараяв X-XII вв. и более поздних, напоминал традиционную крепость с башнями-гульдаста на углах и полубашнями на осях, известную в Средней Азии с эпохи бронзы. Главный вход подчеркнут порталом (прообраз - рабат 821г. в Сусе). Этот традиционный, уходящий в римскую эпоху тип укрепленного форта (кастеллум) в средиземноморской строительной культуре, в средние века получил широкое распространение на востоке Халифата, в том числе в Средней Азии.

У караван-сараяв часто устанавливались крытые водохранилища - сардоба. В ряде придорожных крепостей внутри дворов были устроены открытые водоемы-хаузы (предполагаются в киргизском Чалдываре, бухарском Рабат-и Малике) В караван-сараяе Мосалла между Неджефом и Кербеллой (Ирак) купольная сардоба была устроена во дворе.

Особенностью плана отличались караван-сарайи Хорезма XI-XII вв. Это были круглые снаружи, квадратные внутри сооружения с открытым внутренним двором и застройкой по периметру (Деу-кала, Талайхан-ата, Орта-кую, Ак-Яйла), генетически восходящие к древнейшей местной строительной традиции - круглым в плане постройкам первого тысячелетия до н.э.

Рабаты были надежно укреплены в ряде случаев двойным кольцом мощных крепостных стен, имели смотровые башни-гульдаста (Дая-Хатын, Рабат-и Малик, Кальтепе в "Голодной степи", Кунанлы IX-XII вв. на Усть-урте). Два кольца окружных стен - также древнейший фортификационный прием, известный в Средней Азии с эпохи бронзы, распространенный затем в раннесредневековых замках Хорезма (Тешик-Таш, Якке-парсан афригидской эпохи). Двойной обвод стен, кроме защиты от нападений и грабежей, обычных в средние века, создавал дополнительную огороженную площадь для хозяйственных нужд. Главный фасад или все внешние стены престижных караван-сараяв XI-XII вв., часто был подчеркнут декором, покрывался гофрами, кирпичным ковровым орнаментом (Рабат-и Шераф, Рабат-и Малик, Акча-кала, Дая-хатын и др.). Главный вход, как правило, оформлялся монументальным, богато декорированным порталом. В более простых, но коммуникационно важных степных караван-сараях входная часть от господствующих ветров защищалась мощной выносной стеной (Кальтепе XI-XII вв. в "Голодн степи").

В ряде случаев для удобства въезда и выезда в крепостных сооружениях типа караван-сарай, рабат, царская резиденция или культовое сооружение (ханака) устраивалось два сквозных прохода на продольной оси (Акыртас в районе Джамбула, Пайкентский рабат IX-X вв., мавзолей - ханака Ходжа-Машад в Таджикистане, в котором, видимо, совмещалась и гостиничная функция для

мирян). Интерьеры богатых караван-сараяв покрывались резным ганчем, резной терракотой, шлифованными изразцами, кирпичным орнаментом.

Сложность архитектурно-планировочной композиции этих сооружений, масштабы и виды декоративного убранства (или его отсутствие), степень роскоши отделки определялись социальным заказом, важностью отрезка торгового пути, стилем и модой, местной традицией, сложившимися в Средней Азии в тот или иной период времени.

Комплексные исследования второй половины XX в., археологические разведки в связи с составлением Свода памятников и археологических карт по всем республикам Средней Азии, а также изучение письменных источников позволили реконструировать отдельные участки древних средневековых караванных путей Средней Азии, в том числе Бухарского региона. Выявлены утраченные и существующие до сих пор трассы, неизвестные ранее маршруты, открыт целый ряд новых придорожных крепостей, уточнены планы, датировки, художественное оформление памятников.

Исследователями проделана большая работа в этом направлении. Одна из важнейших упомянутое выше изучение путей вдоль Амударьи по линии ЮТАКЭ (М.Е.Массон). Определены древние и средневековые маршруты Чач-Илака и связи региона с городами и странами Среднего Ближнего Востока (Ю.Ф.Буряков) и Бухарского оазиса. Исследованы транспортные артерии Уструшаны в северном Таджикистане (Н.Негматов). Обзор древних и средневековых местных трансконтинентальных связей Средней Азии с Дальним и Ближним Востоком, товарно-денежных отношений, интеграционных процессов осуществлен по Южному Казахстану и Семиречью (К. Байпаков). Все эти данные расширили представления о Великом шелковом пути на территории Средней Азии.

Одна из главных трасс Средней Азии, соединяющая Западный Согд и Мавераннахр действующая до сих пор, проходит вдоль Зерафшана, на некотором расстоянии от русла реки между двумя крупнейшими городскими центрами Самаркандом и Бухарой. Это наиболее известная, функционирующая с глубокой древности дорога между Западным и Центральным Согда, проходила далее на Уструшану, в Южный Казахстан, являлась одной из магистральных в составе Великого Шелкового пути. В пределах Мавераннахра дорога соединяла главные городские центры Средней Азии и шла далее через восточные пределы в Китай. Вдоль этой дороги в разные времена возникали и исчезали крупные города и селения, замки и крепости, следы которых можно видеть в наше время.

В период арабского завоевания Средней Азии эта дорога охранялась большим арабским гарнизоном, выставленным в замках и специальных крепостях вдоль нее. В районе Дабу (восточнее Кермине) в источниках упоминаются три арабские крепости (Каср ал-Бахили, Каср Рих, Каср Кемерджа), которые контролировали эту дорогу и могли служить почтовыми станциями. Во времена Наршахи (X в.) значение дороги столь возросло, что ее называли царской "Шах-Рах". Письменные источники (Табари, Истахри, Ибн Хордадбех, Кудама) называют целую серию городов и сел между Бухарой и Самаркандом по этой трассе с указанием расстояний.

Особое значение в торгово-экономическом и стратегическом отношениях эта важнейшая магистраль Мавераннахра получила в развитое средневековье, в период образования тюркской Империи Караханидов (XI-XII вв.), когда активизировались связи Средней Азии с кочевой степью на северо-восточных границах.

На этой трассе в степи близ Кермине до сих пор в руинах сохраняется одно из выдающихся сооружений эпохи Караханидов - крепость-форт Рабат-и Малик (ар."Царская крепость") XI-XII. От памятника в настоящее время остался один входной портал, украшенный выразительным и изысканным кирпичным орнаментом в сочетании с резным ганчем, но ещё в первой половине XX в., кроме портала можно было видеть остатки главного фасада с мощными гофрами и угловую юго-западную гულдасту с остатками ротонды-фонаря, украшенной сталактитовым рядом и надписью "куфи" в основании.

Это пожалуй единственная, наиболее хорошо изученная на сегодня придорожная крепость Мавераннахра, на которой в течении нескольких десятилетий во второй половине XX в. велись

археологические раскопки, позволившие выявить план и осветить многие проблемы организации таких станций и строительного искусства Средней Азии XI-XII вв. в целом.

Рядом через дорогу до сих пор стоит цистерна-сардоба, крытое куполом полуподземное водохранилище, питавшее Рабат-и Малик на всем протяжении его функционирования. К сардобе по каналам (Нарпай) и системе арыков вода подавалась из Зерафшана.

Расположенный в степи у дороги на подходе к Бухаре Рабат-и Малик на первых порах не вызывал сомнений, что это придорожный караван-сарай. С таким определением до археологических работ он и вошел в первые публикации (В.А Нильсен, А.М Прибыткова, Г.А. Пугаченкова, Л.И. Ремпель и др.). Рассматривался сохранявшийся гофрированный фасад и монументальный портал. Интерьеры Рабат-и Малика, его внутренняя планировка до раскопок оставались предметом гипотез. Краткое описание памятника, сделанное участником дипломатической миссии Российской Империи ко двору Бухарского эмира А. Леманом в начале 40-х годов XIX в., вызывали лишь различного рода домыслы и догадки относительно внутреннего его устройства.

Уже первые археологические раскопки 70-х годов XX в. дали совершенно неожиданные результаты, показав, что перед нами отнюдь не тривиальный придорожный караван-сарай. Был вскрыт огромный (91 x 91 м по внешним параметрам), уникальный по планировочной композиции многодворовый комплекс дворцового типа, равного которому в Средней Азии нет. Вскрытый план заключал пять разновеликих двора, два хозяйственных с юга, соединенных сквозным проходом, и три жилых в северной половине. Памятник был построен из сырцового кирпича и ленточной пахсы. Облицовка главного фасада, несущие конструкции и портал из жженого.

Рабат-и Малик был построен в XI в., частично реконструирован в XII в. и функционировал до середины XVIII в. За этот огромный промежуток времени в шесть, шесть с половиной столетий менялась не только внутренняя планировка, но и функция "Царской крепости".

На всех этапах Рабат-и Малик был окружен двойным кольцом крепостных стен, порталные входы которых располагались на одной оси с юга (портал второго кольца стен зафиксирован на рисунке А. Лемана 1841 г.).

В XI в. Рабат-и Малик представлял собой сооружение с пятью открытыми дворами - хозяйственными с юга, где находились конюшни, кухни, склады, и жилыми в северной половине. Северный жилой центрально-осевой двор XI в. был выстроен в стиле греческого перистилья с колоннадой по периметру. Массивные цилиндрические колонны (д.=1,5м.) украшал резной ганч с хорошо известным по деревянным колоннам средневековой Средней Азии витым узором "мор-печь" (свернувшаяся змея), раскрашенным бордо и желтой охрой.

В XII в. произошла коренная реконструкция северной жилой половины. На месте перистильного двора Рабат-и Малика была выстроена огромная крытая галерея (47.5 x 47.5м.), иной планировочной композиции, почти равная по размерам караван-сараяу Дая-хатын XII в. в Южном Туркменистане. Северные боковые дворы были застроены небольшими жилыми помещениями (почти не сохранились).

Уникальная по плану, сложная по архитектурному и инженерному устройству галерея на колоннах и полуколоннах заключала симметричную группу помещений разнообразного плана и системы перекрытий (своды, купола, плоская кровля) с купольной ротондой в центре. Ротонда имела восьмигранный план, фиксированный двойными колоннами на углах октогона. Купол ротонды был невиданных для XI-XII вв. размеров - 18 м. в диаметре, равного которому не было в инженерной практике Средней Азии того времени. Он близок куполу мавзолея Султана Санджара XII в. в Мерве (17 м.) и на 3 м превышал диаметр купола главного зала мечети Джами XII в. в Исфгане(15м.)

Только на рубеже XIV-XV вв. в Средней Азии был возведен примерно равный по размерам купол в 18.2 м. (казанлык мавзолея-ханаки Ходжа Ахмада Яссави в Туркестане) Это чудо средневековой инженерной конструкции, судя по найденным на полу ротонды рельефным ганчевым гуртам, изнутри украшал один из видов выразительного нервюрного звездчатого узора - прием характерный для монументальных куполов средневекового Востока.

Галерея с ротондой в центре внутри сплошь была покрыта резным ганчем, тонированным минеральными красками (желтая охра, кобальт) с геометрическим, эпиграфическим и растительным орнаментом, в характерном для эпохи художественном стиле. Переходные к куполкам и сводам конструкции галереи драпировала ганчевая сталактитовая система. Полы покрывала фигурная кладка из жженого кирпича.

Перед нами, по всем признакам, оказался уникальный по архитектурным формам, инженерному решению и богатству декора дворцовый комплекс, или степная резиденция Караханидов, как и обозначено в названии памятника Рабат-и Малик - "Царская крепость", ничего общего не имеющий с утилитарными караван-сараями Средней Азии.

Комфорт и роскошь жилых апартаментов "Царской крепости" дополняла небольшая придворная мечеть у входа в галерею, также отделанная внутри резным раскрашенным ганчем (синими и желтыми минеральными красками). В западной стене мечети находился широкий профилированный михраб из ганчхака, справа - небольшой кирпичный минбар.

В двух южных хозяйственных дворах по периметру располагались конюшни со стойлами, в юго-западном находилась баня, в юго-восточном - предполагается бассейн. Баня (20 x13-15 м.), вытянутая с запада на восток, имела подпольное отопление на столбах типа древне-римской системы "гипокауст" с топкой в западном торце. Над полом находились горячие и холодные моечные помещения, со стенами, покрытыми полихромной росписью клеевыми красками, как большинство средневековых бань Средней Азии.

Полученные в процессе раскопок данные позволили не только графически восстановить общее объемно-планировочное и архитектурное решение крепости, ее художественное оформление, но и по-новому определить функцию Рабат-и Малика.

Сложный многодворовый план Рабат-и Малика, богато оформленная резным ганчем северная галерея с купольной ротондой в центре, мечеть и баня в составе помещений южной хозяйственной части не характерны для придорожных караван-сараяев Средней Азии, имевших, как правило, один или реже два открытых двора с помещениями по периметру для приема и размещения большого торгового каравана.

Планировочная композиция памятника напоминает скорее раннеисламские дворцово-замковые сооружения или касры, хорошо известные по Ближнему Востоку (Каср ал-Хайр, Ухайдыр и др. на территории Сирии). Представляется, что Рабат-и Малик, как и обозначено в его названии, был задуман и построен как царская, степная крепость-резиденция. По всей вероятности, это была правительственная ставка Караханидов, в период правления которых появилось это уникальное сооружение Средней Азии.

Караханиды, как и две другие тюркские династии (Сельджукиды и Газневиды), владевшие землями Средней Азии в XI-XII вв., как известно, вели полукочевой образ жизни и нуждались в благоустроенном, комфортном и одновременно надежно защищенном убежище в степях при своих постоянных передвижениях, набегах и общей милитаристской внешней политике. По письменным данным известно, что тюрки в период кочевий на стойбищах вели обмен товарами, заключали торгово-экономические соглашения и даже осуществляли дипломатические приемы.

Полученные в процессе раскопок данные позволяют видеть в Рабат-и Малике степную правительственную крепость, как нельзя лучше приспособленную для такой многофункциональной роли. Царская крепость была хорошо защищена, имела двойной обвод внешних стен, внутренние жилые покои были комфортабельны и роскошны по убранству. Жилые царские апартаменты (северная галерея на колоннах) имели сквозное проветривание, необходимое в летний зной и одновременно закрытое убежище в зимнюю стужу с пронизывающими степными ветрами, которые нам пришлось испытать при проведении археологических работ.

Комфорт и богатство отделки "Царской крепости" свидетельствуют о сложившихся представлениях в среде тюркской знати - бывших степняков об удобствах и преимуществах городского быта, в период их правления в Мавераннахре. Это пока единственное в Мавераннахре сооружение дворцового типа показывает высокую степень адаптации правящей тюркской элиты не только к духовной (часть тюрков уже в X в. приняла ислам), но и строительной городской культуре, искусству и быту земледельцев Средней Азии.

Наиболее сложным оказался вопрос о заказчике Рабат-и Малика. В персидской надписи (цветущее куфи) на архивольте порталной арки сказано, что это удивительное сооружение в степи было выстроено в этом гиблом месте Султаном мира, который сделал его раем. Ни имени Султана, ни даты строительства в надписи нет. Дошедшие до нас письменные известия сообщают о возможных претендентах на роль царского заказчика: один из них караханидский правитель Шемс аль-Мульк (последняя четверть XI в.) второй - царь-строитель Арслан-хан (первая половина XII в.) Два строительных периода, выявленных на Рабат-и Малике (XI и XII вв.) позволяют допустить, что оба правителя могли иметь отношение к возведению и реконструкции Царской крепости в Бухарской степи. Однако, строго говоря, это лишь очередная, наиболее приближенная к реальности версия. Вопрос этот вызвал небольшую дискуссию в ученом мире, но однозначно так и не решен.

После монгольского нашествия в XIII в., и еще раньше, когда династия Караханидов сошла с исторической арены, Рабат-и Малик постепенно превратился в презентабельный придорожный караван-сарай, где кроме караванов, следующих в Моголистан, Китай и Индостан, останавливались представители царской власти (Амир Темур, Абдуллахан). В письменных источниках XVI в. (Кашмири, XVI в.) Рабат-и Малик назван уже караван-сараям.

После полного разрушения Рабат-и Малика в XVIII в. сардоба оставалась единственным пристанищем и питьевым источником для отдельных путников и торговых караванов на степной дороге близ Кермине. В позднее средневековье напротив руин "Царской крепости" сложился небольшой поселок Малик, который в XVIII-XIX вв. также, видимо, играл определенную роль в придорожном сервисе.

Местные дороги в "Голодной степи".

Кроме древнего маршрутного пути вдоль Зерафшана, который входил в систему Великого Шелкового пути и соединял Центральный Мавераннахр с Бухарским оазисом, в средние века существовали и более короткие дороги, проходившие в самых неожиданных местах Западного Согда. Археологические разведки, а также письменные данные показывают, что постоянно действующие тропы проходили через горные ущелья и перевалы, а также непроходимую, на первых взгляд, безводную "Голодную степь" севернее Нуратинских и Мальгузарских гор.

Через степь в средние века проходила дорога, упомянутая в источниках и найденная нами во время археологических разведок в 80-е годы XX в.

Кроме стационарных, были и временные, сезонные дороги, которые не оставляли четких следов, но их хорошо знали степняки. Арабские географы сообщают о том, что торговые караваны в IX-XII вв. останавливались и на стойбищах кочевников. Эти данные, несомненно, отражают положение караванных маршрутов и в до-арабской Средней Азии. Кочевники хорошо знали степь и передвигались по ней свободно, безошибочно определяя удобные и короткие переходы при перекочевках. В этом мне пришлось убедиться при поисках стационарных дорог в степи в наше время. Местный чабан, который взялся показать нам, где находятся руины крепостей в "Голодной степи", по неизвестным мне приметам безошибочно и точно указывал путь по бездорожью от одного памятника к другому.

Изучение средневековых маршрутов в северном предгорье Нуратинского хребта в Джизакской области показало, что на значительном расстоянии от населенных мест, практически в степной зоне, существовали временные сезонные дороги и до сих пор стоят руины средневековых крепостей. Наиболее значительные из них сторожевая крепость Дунье на сае Клы северо-западнее Джизака и Каратепе II на сае Сентаб, западнее старого Фариша.

Это были сторожевые крепости на поворотах дорог в местах наиболее опасных, где легко можно было устроить засаду и нападение под прикрытием естественных холмов. Особенно выразительна крепость Дунье, расположенная сразу за поворотом почти не еженной дороги у отрогов Писталитау, где природа раскидала небольшие холмы - отроги Нуратау. Крепость Дунье, охранявшая выход дороги из-за холмов в степь играла большую роль в безопасности этого пути. В X-XI вв. у крепости Дунье была выстроена небольшая постройка дворового типа (караван-сарай, загон для скота?). Дорогой пользуются и сейчас.

Прямо у подножья гор (чуть выше) была найдена сторожевая сигнальная каменная башня, сохранившаяся в основании. Во время опасности на верху таких башен зажигали огонь. Старожилы говорят, что такие башни есть по всему Нуратинскому хребту.

Маршрутными археологическими разведками в 80-е годы XX в. был выявлен стационарный путь, который проходил по диагонали через "Голодную степь", и соединял Западный Согд с северо-восточными регионами Средней Азии. Выяснилось, что безводная в прошлом степь севернее Нуратинского хребта в средние века была не только проходима, но дорога через нее была благоустроена, на ней стояли караван-сарай.

Выявленная нами дорога проходила из Бухары в Нурату, а далее - в обход западной оконечности Нуратинского хребта через "Голодную степь" на северо-восток в районы Чач-Илака и южного Казахстана. В период правления тюрков-Караханидов на этом пути в степи были установлены крепости для остановок и сардобы с водой, следы которых были обнаружены нами при археологической разведке.

На этой трассе найдена группа оплывших караван-сараев X-XII вв. с внутренним двором, расположенных на расстоянии 15-20 км друг от друга, которые в прошлом являлись местом остановок торговых караванов и войск при переходах во время военных операций.

Наиболее крупный и хорошо сохранившийся на этом пути караван-сарай Кальтепе XI-XIII вв. был частично раскопан. Кальтепе (головной, главный караван-сарай) расположен в 27 км на север от современного районного центра Янги-Кишлак. Подквадратный в плане, монументальный караван-сарай (83,5 x 80 м., сохранившаяся высота около 6-7 м.) был обведен мощной крепостной стеной т.=10 м., выстроен из сырцового кирпича и пахсы, имеет внутренний двор (примерно 34,5 x 29,5 м.), обстроенный двумя рядами худжр размером 5- 6,5 x 3-3,5 м. (вскрыто 12), сохранившихся почти на полную высоту (на уровень замков сводов). Невысокий, размытый вал вокруг крепости показывает, что возможно была и вторая обводная стена. Вход во двор располагался в центре внешней южной стены и был защищен от западных ветров мощной выносной стеной округлого профиля.

Рядом в степи, у юго-западного угла Кальтепе когда-то располагалась круглая, утопленная в землю сардоба- крытое водохранилище, куда собирались талые воды. На поверхности земли в наше время можно видеть лишь небольшой круглый вал от сырцового купола диаметром 11,5 м. Вторая такая же сардоба находилась примерно в 800 м. на юг от Кальтепе.

Другие придорожные крепости худшей сохранности, судя по оплывам, располагались южнее и севернее Кальтепе и точно определяли направление пути из Нураты на северо-восток. Часть этих крепостей в 60-е годы XX в. оказалась затопленной водами искусственного водохранилища Айдаркуль, часть сохранилась на берегу озера и далее на юго-запад в сторону Нураты.

Материалы раскопок (бытовая керамика, формат кирпича) показывают, что караван-сарай Кальтепе был построен при Караханидах в XI-XII вв., продолжал функционировать при монголах в XIII в.

Из письменных источников известно, что эта дорога играла важную роль во времена монгольского нашествия и называлась ханской. Джувайни (XIII в.), в частности, сообщает: "Проводник из туркмен (местных кочевников-тюрков Н.Н.) тех местностей, хорошо знавший пути и дороги, вывел монгольское войско на дорогу, которой обыкновенно не ходили и с тех пор эту дорогу называют "ханской". В XIII в. эта дорога, видимо, редко использовалась.

Те же сведения подтвердил (повторил) чуть позже Рашид ад-дин (1247-1318 гг.): "Из туркмен той стороны один проводник, который имел полные сведения о дорогах, вывел войско (монгольское ? Н.Н.) к пределу Нура (совр. Нурата) по дороге, которая не была большой еженой дорогой, ту дорогу с того времени называют " ханской дорогой".

Судя по контексту сообщений обоих авторов, речь идет об одной и той же дороге, найденной нами в Голодной степи. Археологические обследования показали, что еще со времен Караханидов вдоль нее были установлены караван-сарай, руины которых можно видеть и сейчас.

Полученные в процессе разведок и археологических вскрытий данные позволили ввести в научный оборот новые данные о неизведанных до сего времени маршрутах через "Голодную

степь" и определить путь "ханской дороги", известной по письменным источникам XIII-XIV вв. В XI-XII вв. во времена правления тюрок-Караханидов эта дорога была благоустроена. Вдоль нее была установлена цепь караван-сараев и крытые водохранилища сардобы, сделавшие эту дорогу проходимой на несколько столетий.

Несомненно средневековый путь проходил также и непосредственно вдоль северного подножья Нуратинских гор, где нами в процессе разведок на выходах саев зафиксированы средневековые селения, каменные сигнальные башни и крепости.