XORAZM VOHASIDA QADIMGI VA O‘RTA ASRLARDA ALOQA YO‘LLARI BO‘YLAB KARVONSAROYLAR, QO‘RG‘ONLAR, RABOTLAR, SARDOBALAR

Narmetova Donogul Fayzulla qizi
Xorazm viloyati Shovot tumani 43-maktabning tarix fani o’qituvchi

Qabul qilindi: 02.11.2025
Ko‘rib chiqildi: 03.11.2025
Tasdiqlandi: 04.11.2025

Kalit so‘zlar.
Xorazm, karvonsaroy, sardoba, aloqa yo’llari, daryo, yo’lbo’yi inshootlari.

Annotatsiya. Ushbu tadqiqot ishida Xorazmning, qolaversa, butun jamiyatning qurilish-me’morchilik sohasida qo‘lga kiritilgan yutuqlar, xususan, yirik monumental inshootlar, mustahkamlangan qal’alar barpo etish borasidagi tajribalar xamda savdo-sotiq, rivoji talablari savdo yo‘llari bo‘yida maxsus inshootlar barpo etilishiga undagan muhim omillardan biri ekanligi va shunday inshootlar dastlab quduqlar bo‘yida, dovonlari boshlanadigan joylarda, daryo kechuvlari yaqinida muhim xarbiy-strategik axamiyatga ega yo‘llar yo‘nalishida barpo etila boshlanganligi haqidagi ma’lumotlar o’rganiladi. Ichki va tashqi aloqalar rivoji, karvon yo‘llarida xavfsizlikni ta’minlash va xizmat ko‘rsatish tizimini takomillashtirib borishni talab etishi va Markazlashgan yirik davlatlarning tashkil topishi bilan yo‘lbo‘yi inshootlari barpo etish davlat iqtisodiy siyosatining tarkibiy buyumiga aylana boshlashi haqidagi farazlar tadqiq etiladi.

Keywords.
Khorezm, caravanserai, sardoba (water reservoir), communication routes, river, roadside structures.

Annotation. The achievements gained in the field of construction and architecture in Khorezm, as well as in the entire society — particularly the experience in building large monumental structures and fortified fortresses — are among the main factors that encouraged the construction of special structures along trade routes to meet the growing needs of commerce. The study explores information about how such structures were first built near wells, at the starting points of mountain passes, and close to river crossings, along strategically important routes. It also examines the idea that

the development of internal and external relations, the demand for ensuring security and improving service systems along caravan routes, and the formation of centralized states led to the construction of roadside structures becoming an integral part of state economic policy.

Kirish. Qadimgi davr va o‘rta asr shaharlarining savdo markazlari sifatidagi funksiyalari savdo karvonlariga xizmat ko‘rsatishga ixtisoslashgan quyidagi infratuzilmalar shakllanganligida ko‘rinadi:

- shaharlar savdo karvonlari ma’lum muddat to‘xtab dam oladigan asosiy markaz hisoblangan. Bu muddatda keyingi safar uchun tayyorgarlik ko‘rilgan.
- savdo karvonlari uchun xizmat qiladigan tegishli infratuzilmalar mavjud markaz sifatida shaharlarda ulgurji savdo markazlari, ixtisoslashgan bozorlar, kar vonsaroylar, savdogarlarga tegishli yuklar saqlanadigan maxsus inshootlar, ulov-transport vositalari bo‘lgan aravalar yoki ularning tegishli qismlari ta’mirlanadgan ustaxonalar mavjud bo‘lgan;
- chegara shaharlar, shuningdeq mintaqaning ichki xududlaridagi yirik shaharlar turli mamlakatlar, o‘lkalardan kelgan savdogarlar o‘zaro muloqotga kirishadigan, nafaqat savdo-sotiq va maxsulot almashiladigan, sho‘ bilan birga, iqtisodiy-madaniy hayotda, ishlab chiqarish soxasida yangiliklar almashinadigan, madaniy-ma’rifiy, diniy-falsafiy qarashlar muloqotga kirishadigan markazlar hisoblangan;

Xorazm ham eramizdan avvalgi VI-V asrlarda, ya’ni axamoniylar davrida muxim tranzit yo‘llar bo‘yicha kichik qal’a tipidagi mustahkamlangan inshootlar barpo etila boshlandi. Bunday inshootlar, odatda, savdo yo‘llarining xavfsizligini ta’minlash vazifasi yuklatilgan kichik xarbiy gurux uchun mo‘ljallangan bo‘lib, ular savdo karvonlari to‘xtab dam olishi uchun xam mo‘ljallangan, ya’ni karvonsaroy vazifasini xam bajargan.Bularga misol qilganda bir qator karvonsaroylarni namuna tariqasida ko‘rsatish mumkin bo‘ladi. Talayxonota karvonsaroyi Xorazm vohasida joylashgan bo‘lib, X asrning oxirlari, XI asrning boshlarida shu yo‘ldan yurgan arab sayyohi Ibn Fadlnning “Risola” asarida qayd etilgan. Rivojlangan o‘rta asrlar, xususan, IX-X aerlardagi rabotlar, ularning me’moriy tuzilishidan kelib chiqsak, ular mustahkamlangan va qo‘riqlanadigan karvonsaroylar vazifasini bajarishga xizmat qilganligini ko‘rishimiz mumkin. XII asrga kelib ular o’zlarining xarbiy istehkom sifatidagi ahamiyati yo‘qoladi. Lekin ularning qurilishi butun o‘rta asrlar davomida to‘xtab qolmadi. Marv – Amul yo‘lidagi (IX -XII asrlarga oid) ko‘plab karvonsaroylar qurilganligi buning dalilidir.

Miloddan avvalgi I asr, milodiy I asrdan boshlab Xorazm o‘z tangasini zarb qila boshladiki, bu o‘z navbatida, ichki savdoning rivojlanishiga imkon yaratdi.

Aynan Kushon davridan boshlab Xorazm yirik tranzit savdo markazlari-dan biriga aylangan.

Xulosa. O‘rta Osiyoda qadimgi aloqa-savdo yo‘llari rivojiga mos ravishda yo‘lbo‘yi inshootlarini barpo etish paydo bo‘ldi va rivojlanib bordi. Mintaqa aloqa-kommunikatsiya tizimining asosiy ustunlaridan bo‘lgan karvonsaroylar, rabotlar, sardobalar, ko‘priklar, nafaqat savdo karvonlari, balki yo‘lovchilar, sayyohlar, haarbiy qo‘shinlar, elchilik missiyalari a’zolari va boshqalar uchun uzoq va mashaqqatli safarda xordiq olinadigan, kerakli oziq- ovqat, ulov vositalari uchun yemish mavjud bo‘lgan makonlar sifatida xizmat qilgan. Yo‘lbo‘yi inshootlari karvon yo‘llarida xavfsizlikni ta’minlashda xam o‘ziga xos o‘rin tutgan. Bu o‘z navbatida, qadimgi aloqa yo‘llari rivojiga katta ta’sir ko‘rsatdi.

Foydalanilgan adabiyotlar ro’yxati:

1. Mavlanov O‘.M. Markaziy Osiening qadimga yo‘yalari: shakllanishi va rivojlanish boskichlari. – Toshkent.: Akademiya, 2008.
uyuk ipak yo‘lidagi Farg‘ona shaharlari. – Andijon: Meros, 1994
2. Tolstov S.P. Drevniy Xorezm. Opgt istorikoarxeologicheskogo issledovaniya. – M,: MGU, 1948.
3. M.Matniyazov. Xorazm tarixi. Urganch, 2004.