

## РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ КАРАВАН-САРАЕВ

*Абдыкаримова Ш.Т.*

### **Аннотация.**

Территория Центральноазиатского региона исторически сложилась общностью народов и государств, отличающаяся единством хозяйственно-экономических, политических и архитектурных традиций. Укрепление единства, а также расширение новых возможностей сотрудничества является важной задачей развития и процветания региона. Полномасштабное вхождение в систему международных отношений, глобальная экономика, способность оперативно и адекватно реагировать на внешние вызовы становятся эффективными при интегрированных усилиях государств Центральной Азии в преодолении любого рода разногласий.

Интеграция народов, их плодотворное сотрудничество, заложенные еще с древности, стали одной из важнейших задач государственной политики центральноазиатских республик.

Политика суверенного Казахстана направлена на широкое международное сотрудничество, развитие разносторонних связей с государствами мирового сообщества. Особую значимость такое сотрудничество приобретает в отношении к сопредельным Казахстану центральноазиатским государствам, имеющим длительный опыт историко-архитектурного взаимодействия.

**Ключевые слова:** Караван-сарай, строения, структурные элементы, исторические застройки, памятники.

### **Введение**

Углубленное изучение архитектуры и зодчества II-XVII веков, и исследование их в максимально широком диапазоне дает возможность по-новому интерпретировать основное содержание и роль исследуемой эпохи в истории культуры и связи на территории Центральной Азии [5].

В связи с усилением процесса оседания кочевников и укреплением торговых связей между кочевым и оседлым населением, происходил

бурный рост городов, а вследствие стабилизации караванных путей, способствовавшей специализации городов, в них возникали обменные районы – караван-сарай, рабады, т.е. торгово-ремесленные предместья. При историко-архивных и библиографических исследованиях памятника архитектуры караван-сараяев были одними из выдающихся произведений среднеазиатского зодчества, и не случайно многие исследователи и по сей день останавливают свое внимание на их архитектуре.

Уникальность караван-сараяв стала основанием для исследований на базе его археологических раскопок, который требует систематического изучения и сравнительного сопоставления со сложившимися представлениями о архитектуре.

Руины караван – сараяв как укреплений и пространственно-временных ориентиров торговых путей давно привлекают внимание ученых, поскольку эти строения отражают уровень развития государства, его территориальную структуру и специфику внешнего окружения [1].

В научной литературе сложился обширный массив наблюдений о караван – сараях, на основе информации, взятых из разных источников, археологических раскопок, которые требуют обработки.

Последовательные этапы развития караван-сараяв единые по своему содержанию в разных странах, да и синхронные, не были случайным совпадением. Они подчинялись единым и общим закономерностям, адекватным процессу всего общественного развития. Сооружения караван-сараяв в странах расположенных на территории Великого Шелкового пути достаточно полно показывают взаимовлияния, традиции, самобытность зодчества этих регионов [4].

До недавнего времени в Казахстане не уделялось должного внимания изучению памятников народного зодчества караван-сараяв. Рассмотрение

остатков древних памятников в качестве источников по истории архитектуры, технологии самого строительства (использование различных конструктивных приемов, строительные материалы), а также общественных отношений, открывает новые возможности для анализа и обобщений в архитектуре. Караван-сараяв издавна привлекали и привлекают внимание путешественников и, как правило, являются незаурядными и часто по-новому освещают историю архитектуры нашей республики. Все это дает право считать памятники караван-сараяв уникальным явлением в архитектуре Казахстана.

Для успешного движения караванов по Великому Шелковому пути необходимо было наличие постоянных источников пресной воды, пастбищ и мест ночевки и дневок. Соответственно это обеспечивалось в караван-сараях.

Расстояние между караван-сараями не должно было превышать одного дневного перехода, т.е. не более 60 км, но обычно места ночевки и дневок располагались на расстоянии не превышающим 25 км [10].

Являясь не только инструментом для обобщения имеющихся сведений, но и мощным средством исследования, караван-сараяв позволяют выявить на региональном уровне противоречивость информации, а так же последовательность или разрыв исторических связей.

**Методы исследования**

Анализ источников позволяет сделать вывод о том, что вопросам исследования караван-сарая, их структурам, функциональным назначениям, роли в развитии государств, а также причинам их появления и

исчезновения не отводилось должного внимания. В связи с этим, вопросы, посвященные исследованиям караван – сарая на территории Центральной Азии и их роли в прогрессе являются актуальными.

Таблица 1. Характеристика и методы выявления структурных элементов караван-сарая

Характеристика		Методы выявления и определения
Ансамблевое ядро	Совокупность строений, образующих единую композицию, которая создавалась в течение длительного времени при учете основного первоначального замысла. В большинстве случаев соответствует территории объекта наследия типа «ансамбль».	Историко-архитектурные исследования направленные на: 1) выяснение исторических границ «ансамбля» караван-сарая (архивные, натурные, археологические исследования); 2) оценку сохранности элементов караван – сарая и выяснение возможностей их регенерации (во многих случаях проектное действие). В целом методы соответствуют современным методам определения территорий объектов культурного наследия.
Зона фоновой исторической застройки	Фрагменты фоновой исторической застройки, сохранившие значительную целостность с небольшой долей диссонирующих объектов и утрат. Могут включать отдельные исторические доминанты, не входящие в ансамблевое ядро. В большинстве случаев соответствуют территориям, обладающим признаками достопримечательного места или относимым к охранным зонам памятников.	Историко-архитектурные исследования направленные на: 1) выявление территорий обладающих ценной исторической застройкой или ландшафтов, исторически связанных с караван-сараями; 2) оценка сохранности (степени целостности) застройки или ландшафтов. В зоны включаются территории, сохранившие или в основном сохранившие основные принципы исторической композиционно-пространственной организации, значительную часть элементов

		комплексов застройки. Основные единицы оценки для застройки – исторический значительный фрагмент строения
Граница караван-сараяв	Обусловлена сменой структурно-композиционных и средовых характеристик застройки и ландшафта. Граница может быть четкой, размытой или иметь переменный характер.	Определяется, прежде всего, как линия соотнесения по горизонтали качественно различных фрагментов застройки или ландшафта (ансамблевого ядра и зон фоновой исторической застройки с инновременным окружением), может быть привязана к планировочным и ландшафтным рубежам, барьерам.

Караван-сарай (караванный дом) - большие общественные строения в городах, на дорогах и в ненаселённых местах, служащие кровом и стоянками для путешественников.

Эти места обмена интеллектуальными и материальными ценностями являются символами и свидетельствами истории и культурного разнообразия Шелкового Пути. Их архитектура свидетельствует о сферах влияния государств.

В городе караван - сарай: место хранения и распределения товаров, а также пристанище для торговцев и путешественников. Вне городов - постоянный двор для короткого привала караванов, людей, товаров и животных.

Назывались они по разному: хан, кхан, (Khan), караван - сарай (Caravanserai), фундук, викаля, рабат даже - касария, «кейсарией», и ещё несколькими вариантами, что зависело от языка, из которого

происходило название: персидского, турецкого, арабского, греческого, что характеризовало степень цивилизации, при которых они были созданы и распространялись на огромные территории [8].

Необходимость создания таких сооружений вдоль древних путей обменов между Востоком и Западом объясняет их большое количество и качество архитектурных решений. Именно поэтому они составляют важную часть наследия, общего для большинства стран, через которые проходили торговые пути, разделяющие пейзаж на расстояния однодневного перехода каравана. Их внутренняя структура наглядно отражает традиционную социально-экономическую систему в связи с ростом городов и усилением транзитной караванной торговли.

В основе плана караван-сараяв заложены модульные закономерности, соподчиненные

системе квадратов – их сторон и диагоналей.

Художественное воздействие таких сооружений во многом объясняется соразмерностью ее частей. Высота здания, пролеты, проемов, размеры являются производными со стороны центрального квадратного зала.

Наиболее древние развалины караван-сарая относятся, по-видимому, лишь к VIII веку н.э. Самые поздние постройки относятся к концу XIX века. Таким образом, исторические рамки перечня охватывают период от V века до н.э. и до XIX н.э. (с VIII по XIX век в археологическом плане) [2,8].

Наиболее распространен тип караван-сарая с внутренним двором, окруженным одно- и двух- (реже – трехэтажными) помещениями (вверху обычно гостиница, внизу склады и стойла). Караван-сарай укреплялись стенами либо присоединялись к рабатам.

Известны зальные караван-сарай (встречаются в Азии) – прямоугольные здания, разделенные на нефы (средний неф – для людей и товаров, боковые – для животных). Наиболее распространен тип караван-сарая с внутренним двором, окруженным одно- и двух- (реже – трехэтажными) помещениями (вверху обычно гостиница, внизу склады и стойла).

Принимая во внимание разнообразность функционального назначения караван-сарая, его многочисленные графические варианты, его заимствование и использование различными цивилизациями, представляется абсолютно необходимым проведение исследования общего наследия, широко распространенного от Европы до Китая, от Магриба до Индийского субконтинента и представленного как в городах, так и в пустынных и горных районах.

В наше время караван-сарай, как и в прошлом, могли бы вновь играть важную роль в развитии торговли в качестве поливалентной структуры общения людей и средства передачи знаний.

### **Результаты исследования**

Материал по застройке караван-сарая требует систематического изучения и сравнительного сопоставления со сложившимися представлениями об архитектуре. Воссоздание градостроительной истории караван-сарая, а также изучение строительной техники и технологий, примененных при его строительстве.

Для караван-сарая характерен сложный пространственно-временной синтез разнообразных путей движения со своими полями тяготения и, соответственно, собственным гармоническим порядком. Переплетаясь, они

формируют общую структуру, по своей сложности сравнимую с грандиозным решением того же периода.

Известный казахский ученый историк, академик Алькей Маргулан, ссылаясь на итоги ранних археологических исследований Абея Рамоди, Шаванье де-Грота, В.В. Бартольда и др., утверждал, что во II-III вв.н.э. на территории Казахстана были воздвигнуты одноименные города с башенными караван-сараями [4]. Такие цивилизации, как Отрарская, не уходит

бесследно. В Отрарском оазисе было более 150 городов, крепостных замков и укрепленных селений, соединенных меж собой цепочкой караван-сараяв [4]. Научные, культурные, экономические и торговые связи объясняют сходство архитектуры. Наличие некоторых общих принципов и концепций, объединяющих архитектуру построек караван-сараяв.

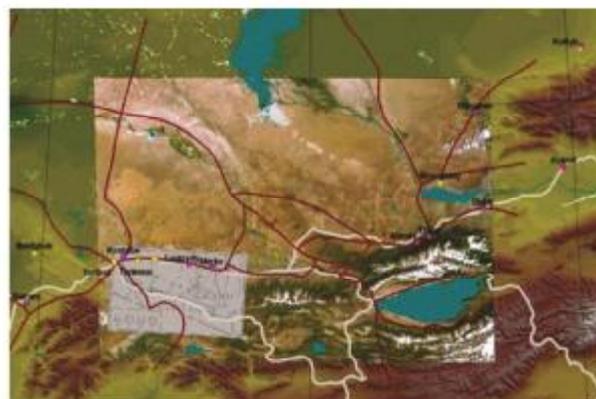
Карта основных караванных путей  
по трассе Великого Шелкового пути.

Составлено по материалам: Исследовательского центра  
по Шелковым Путям, Нара (Япония).



Казахстан - наложение карты и  
спутникового изображения на  
базовую цифровую карту.

Составлено по материалам: Исследовательского центра  
по Шелковым Путям, Нара (Япония).



Центральная Азия синтез  
караванных путей

Составлено по материалам: Исследовательского центра  
по Шелковым Путям, Нара (Япония).



Синтезирующая карта караванных  
путей по трассам Великого  
Шелкового пути.



*Рисунок 1 – Карты основных караванных путей на трассах Великого Шёлкового Пути, составленная Исследовательским центром по Шелковым Путям, Нара (Япония).*

Сооружения караван-сараев  
особенно крупных требовало

колоссальных затрат труда и  
средств. В связи с этим само

наличие их на определенных территориях является свидетельством развитых социально-экономических отношений в древних сообществах, что в свою очередь указывает на наличие условия для развертывания крупномасштабного строительства.

Выявляются функциональные особенности караван-сараев, сообщающие о социально-идеологических, этнокультурных, религиозных сторонах, характеризующих образ жизни народов.

Основным фактором формирования объектов являются и их архитектурные функции, также трактуется структурное разнообразие типов караван-сараев.

Можно сформулировать следующие принципы и некоторые закономерности формирования караван-сараев:

- сравнительная скупость и простота внешнего облика не соответствует их внутренней структуре, которая является маленьким микромиром, имеет полифункциональный смысл и содержание;

- принципы формирования размеров караван-сараев соответствуют из назначению, они реализуют концептуально их архитектурную, идеологическую и социальную структуру;

- караван-сараи следует считать временными ориентирами и центрами на территории

пролегания Великого Шелкового пути.

Изучением караван-сараев в качестве культурных наследий занимаются - Исследовательский центр по Шелковым Путям, Нара (Япония), профессор Пьер Лебигра (Франция) и др. в рамках программы ЮНЕСКО, которые считают, что сохранение этих объектов и их включение в структуру современного общества в качестве культурных наследий в значительной степени содействует достижению цели развития диалога. Географический перечень ограничивается в основном Центральной Азией (рисунок 1).

Синтез караванных путей Центральной Азии на основе различных предложений показан на рисунке 1. Дороги белого цвета – созданы исследовательским центром по Шелковым Путям, (Нара, Япония). Дороги красного цвета – по перечню ЮНЕСКО [9].

### **Заключение**

Изучение архитектуры Центральной Азии показывает, что, несмотря на все свои отличия, проявлявшееся отчетливо и даже резко, зодчество в разных странах проходило одни и те же этапы и следовало в своем развитии одним и тем же художественным принципам. Процесс развития архитектуры этих стран шел в одном, как бы общем фарватере и отражал общие тенденции, т.е. был подчинен общим закономерным особенностям.

Анализ развития архитектуры караван-сараев на разных этапах

развития Великого Шелкового Пути позволяет сделать выводы:

1. Появление караван-сараев на Великом Шелковом Пути было следствием развивающейся торговли.

2. Для каждого этапа развития Великого Шелкового Пути характерны разные типы караван-сараев, обусловленные значимостью выполняемых функций.

3. В исследовании выявлено, что в процессе слияния местных принципов и общих для каждого культа традиций, на трассе Великого Шелкового пути появляются первые самостоятельные сооружения, отвечающие новым религиозным представлениям. Их сходные архитектурно-планировочные решения берут свое начало в древнейшей архитектуре Казахстана.

4. В результате исследования установлено, что наличие караван-сараев на определенных территориях является свидетельством различных социально-экономических отношений в древних сообществах, что в свою очередь является причиной неравномерности их размещения.

5. По материалам исследования сделан вывод, что архитектура караван-сараев, родившихся из сплава с искусством древних цивилизаций, обладают самобытностью и ярко выраженными особенностями, которые, став неотъемлемой частью городов, имели подавляющее влияние на формирование их архитектурно-художественного облика.

6. Выявлено, что постройки караван-сараев более тринадцати веков играли основополагающую роль в политической, общественной и культурной жизни регионов находящихся на трассах Великого Шелкового пути. Эстетическая потребность этих сооружений, позволяет сделать вывод, что идеология имела первостепенное значение в формировании архитектуры караван-сараев.

Простота и логичность композиции, хорошее соотношение ее основных элементов, выразительность архитектурных форм, новизна и оригинальность- все это дает возможность отнести караван-сарай к числу подлинных произведений архитектуры.

### Список литературы

1. Таймагамбетов Ж.К., Артюхова О.А., Аубекеров Б.Ж. Археологические памятники на Великом Шелковом пути. – Алматы, 1993. – С. 22-24.

2. Акишев А.К. Великий Шелковый путь – путь миссионеров // Материалы научно-практической конференции «Шелковый путь и Казахстан». – Алматы, 1999. – С. 29–43.

3. Акишев К.А. Археологические исследования в Казахстане // Историческая наука Советского Казахстана. – Алма-Ата, 1990. – С. 231–246.
4. Касенов М.С. Раскопки караван-сарая вблизи Тараза. – Алма-Ата: «Гылым», 1991. – 77 с.
5. Пугаченкова Г.А. Зодчество Центральной Азии – XV век. – Ташкент, 1976. – 116 с.
6. Абусеитова М.Х. История Центральной Азии: концепции, методология и новые подходы: Материалы международной научной конференции: К новым стандартам в развитии общественных наук в Центральной Азии. – Алматы: Дайк-Пресс, 2006. – С. 10–18.
7. Садыкова С.Ш., Байдабеков А.К. Ретроспективный анализ возникновения и строительства исламских культовых сооружений // Marsland Press / Zhengzhou University Welcome to send your manuscripts to: [lifesciencej@gmail.com](mailto:lifesciencej@gmail.com), [editor@sciencepub.net](mailto:editor@sciencepub.net), [sciencepub23@gmail.com](mailto:sciencepub23@gmail.com) <http://www.lifesciencesite.com>, 347-321-7172. PO Box 180432, Richmond Hill, New York 11418, USA. <http://www.sciencepub.net>.
8. Плано Карпини и Гильом де Рубрук. Путешествие в Восточные страны. – Алматы: Гылым, 1996. – С. 110–111.
9. Договоры о дружбе и сотрудничестве в рамках партнерства ЮНЕСКО/ЯНИИ.
10. Райс Т.Т. Сельджуки кочевники-завоеватели Малой Азии. – М., 2004. – С. 103–105.

## **Түйін**

Орта Азиялық аймақ – бұл халықтың және мемлекеттің тұтастығымен біріктірілген аумақ, саяси және сәулеттік жөн-жоралғыларымен, тұрмыстық-экономикалық бірлігімен ажыратылады.

Осы уақытта бұл бірліктің нығаюы, сонымен қатар ынтымақтастықтың жаңа мүмкіндігінің кеңеюі аймақтың дамуы мен көркеюінің маңызды мақсаты болып табылады. Халықтың тұтастығы, оның көне заманнан келе жатқан нәтижелі ынтымақтастығы Орта Азиялық мемлекеттердің саясаттың маңызды мақсаттардың бірі болып келе жатыр.

Тарихи-сәулеттік қатынаста иемденген мерзімді тәжірибелік мүмкіндігі, Орта Азия мемлекетінің Қазақстанға байланысқан қатынасын иемденуде мынадай ынтымақтастықтың айрықша ескеретін жайт.

## **Summary**

The Central Asia area is an area united with the nation and state, differentiating with political and architectural traditions, domestic and economical solidarity. Nowadays enhancing of this unity, as well as the possibility of the cooperation extension is one of the decisive targets toward development and prosperity of the area.

A full-scaled entry into a system of the international relations, global economics, an ability to response to the external dares promptly and adequately become effective under the integrated efforts of the Centralasian states in overcoming any type of contradictions.

The integrity of nations, their effective cooperation, rising from antiquity is one of the most important goals of the state policy of Central-Asian republics. The singular importance such a cooperation gains in relation to the allied to Kazakhstan Centralasian states, which have prolonged experience of the historically architectural interaction.