

От Амула до Хазара: исторические памятники караванных путей. Археологи открывают многовековые пласты истории

Category: Kitapcy, Taryhy makalalar
написано kitapcy | 23 января, 2025

От Амула до Хазара: исторические памятники караванных путей. Археологи открывают многовековые пласты истории
От Амула до Хазара: исторические памятники караванных путей. Археологи открывают многовековые пласты истории

Двухдневное празднование Навруза в Туркменистане запомнится нам не только яркими событиями в честь наступающей весны, но и как день почтения к традициям и национальному наследию. В этом году праздник был таким же необычным по своим масштабам и намерениям, как и многозначным.

Обновляясь вместе с природой и открываясь свежим ветрам будущего, мы все еще продолжаем смотреть на историю. Привлекая творческую энергию и веру в сильную силу людей из многовекового опыта нации, мы задействуем этот генерирующий ресурс для достижения новых целей. Это идеологическая концепция, заложенная в литературную основу празднования, которое состоялось с участием Президента Гурбангулы Бердымухамедова на площадке «Новруз ýялысы».

Книга Президента Гурбангулы Бердымухамедова «Туркменистан – сердце великого Шелкового пути» ожила в рассказах, лицах, национальных героях, героях легенд и исторических личностей на широком пространстве рядом с огромной юртой – «Türkmenîň ak öýi». Монументальные украшения точно воссоздали образ городов, которые располагались вдоль исторического маршрута на территории нашей страны.

Они дополняли друг друга: Шелковый путь стимулировал торговлю, строительство, продвижение идей, культурный обмен, в то время как туркменские города давали жизнь и влияние на дорогу, обеспечивали ее эксплуатацию и диверсификацию, как сказали бы в наши дни. Сколько товаров, передовых научных, философских и инженерных идей, которые караваны принесли от нее в Европу и Азию!

Этот тезис находит исчерпывающее подтверждение в главе книги главы государства Гурбангулы Бердымухамедова, в которой сосредоточены длительные исторические периоды, духовные, экономические и гуманитарные ретроспективы Шелкового пути. Сегодня этот путь прогресса и сотрудничества восстанавливается в современном формате.

Выдвигая конструктивные международные инициативы по развитию транспортных коммуникаций в регионе и на континенте и внося предложения по улучшению экологического сотрудничества, глобальной энергетической безопасности и др., Президент Гурбангулы Бердымухамедов обрисовал в общих чертах главное послание независимого нейтрального Туркменистана – глобальная интеграция является гарантией всеобщего процветания.

Помпезные, яркие и радостные мероприятия с участием гостей из разных стран, прошедшие в долине Навруз, стали прекрасным воплощением этих идей. Впечатленные масштабным фестивалем красочных искусств, музыкой, танцами, литературой и архитектурой, национальной кухней и фольклором, а также гостеприимством и сердечностью туркмен, гости пришли к единому мнению, что Туркменистан не только был, но и стал сердцем новой великой дороги.

Это будет шелк или сталь? Ковер или Энергия? История расскажет нам.

Тем не менее, факт, что это будет здорово, очевиден уже сейчас!

■ Археологи открывают многовековые слои истории

«Стройте шаги в будущее из чудесных камней!» – писал великий художник Николай Рерих, живя в Индии. Эти пафосные слова очень

точно выражают суть явления, которое мы называем Великим шелковым путем. Прошло 140 лет с тех пор, как немецкий геолог, географ и путешественник, президент Берлинского географического общества Фердинанд фон Рихтгофен ввел этот популярный термин в науку. Прошло несколько десятилетий после этого, прежде чем ученые из разных стран мира начали проявлять интерес к этому феномену античного мира и средневековья и начали изучать конкретные маршруты, которые использовались в прошлом для торговли караванами.

Связь живых человеческих контактов простиралась через огромную часть планеты поверх политических барьеров и государственных границ на протяжении многих веков. Это было государство без четкого правового статуса, безымянная империя, объединение без каких-либо признаков государственности. Сотни городов, больших и малых, тысячи поселений, автостанций и мостов появились и окрепли в тени этого виртуального, но такого прочного союза таких разных наций и племен, говорящих на разных языках.

Благодаря своему географическому положению, туркменские земли занимали важное место в системе торговли караванами. Королевства появились и исчезли, мирные годы жизни были заменены войнами, когда иностранные караваны объезжали опасные районы. Это продолжалось до тех пор, пока более быстрые, безопасные и выгодные для европейцев морские пути в Индию и Китай не появились в обход Центральной Азии еще в XV веке. Однако эпоха Великого шелкового пути, который длился более 15 веков, оставила тысячи памятников на пути от Средиземноморья до Дальнего Востока. Многие из них находятся в Туркменистане. Это было время, когда такие города, как Мерв, Куняургенч, Амул, Земм (Керки), Серахс, Абиверд, Ниса и Дехистан, появились и превратились в настоящие средневековые агломерации. Дороги между этими городами, а также пути в Бухару, Балх, Герат, Нишапур и другие крупные городские центры были, вероятно, самыми изношенными и старыми, но не единственными. Каждый маршрут имел параллельные маршруты, многочисленные пути, которые вели в другие направления или на более короткие расстояния. Некоторые маршруты были сезонными в зависимости от времени года, так как им было невозможно

пользоваться зимой, когда бесконечные такыры превращались в болото после дождя, а летом дорога была закрыта, поскольку все источники воды высыхали.

В последние десятилетия XX века началось археологическое изучение этих маршрутов и связанных с ними памятников. В результате многочисленных анализов письменных источников средневековья и локальных исследований археологам удалось с большей или меньшей точностью определить точки назначения древних карт с существующими руинами. Однако следует учитывать, что в источниках упоминаются только самые важные маршруты, второстепенные дороги остались за вниманием авторов. Эта мысль была озвучена много лет назад ашхабадским археологом Александром Марушенко, исследователем многих памятников в Туркменистане. Он прошел сотни километров по пустыне и предгорьям вдоль существующих и высохших русел рек на своей ноге и на лошади, а затем на машине в поисках средневековых караванных путей.

Бесценный вклад в изучение древних торговых путей на территории нашей страны внесли его современники – академик Академии наук Туркменистана и основатель экспедиции археологического комплекса Южного Туркменистана Михаил Массон, а также основатель Хорезмской археолого-исторической экспедиции, Академик Сергей Толстов, их младшие коллеги и студенты Курбан Адыков, Эген Атагариев, Джума Дурдиев, Александр Ляпин, Овезгельды Оразов, Виктор Пилипко, Галина Пугаченкова, Теркеш Ходжаниязов и Хемра Юсупов. Мы не могли бы иметь сегодняшних знаний о Шелковом пути в Туркменистане без их полевых работ в экспедициях, без их монографий и научных статей. Очевидно, что у них не было возможности покрыть все существующие части караванных маршрутов в Каракумах и обнаружить все руины. Это большое научное исследование, и его продолжение является целью нынешних и будущих археологических экспедиций.

Сегодня специалисты Национального департамента по охране, изучению и реставрации памятников истории и культуры Туркменистана работают со своими коллегами, экспертами ЮНЕСКО по включению участков Шелкового пути на территории

Туркменистана в Список всемирного наследия в рамках серийного выдвижение. Несколько лет назад они разработали единую концепцию и общее понимание стратегии деятельности каждой страны-участника серийной номинации, цель которой – доказать ее целесообразность в качестве будущей части всемирного наследия ЮНЕСКО. Прежде всего, они договорились об основных терминах, связанных с современной интерпретацией Шелкового пути, что помогло избежать недоразумений и четко понять, что означает каждое определение. Всего их три, а именно: хаб, отрезки маршрута и коридоры. Центр является крупным центром города, где пересеклись несколько маршрутов. Древний Мерв – прекрасный тому пример.

Такие города, как Мерв, играли огромную роль в государственном управлении, производстве товаров и предметов снабжения, а также были центрами достижений культурных сочетаний в форме архитектуры, изобразительного искусства и нематериальных ценностей, которые представляют собой социальную структуру, верования и фольклор. ,

Сегмент представляет собой маршрут между двумя узлами с учетом известных топографических и культурных особенностей этой части.

Сегмент не отражает каждый маршрут и конкретный путь, однако, он описывает основные направления караванов, а коридор подробно описывает содержание каждого сегмента. Коридор является ровным буфером, другими словами, территорией, которая служит целям защиты ценного исторического ландшафта вдоль научно идентифицированного маршрута. Другими словами, буфер представляет собой совокупность всех точек карты, которые расположены на расстоянии от основного маршрута, который не превышает заданный параметр – ширину буферной зоны.

Необходимо было ввести концепцию коридора, чтобы справиться с потенциальной нестабильностью конкретных маршрутов и дорог между узлами и покрыть памятники и охраняемые ландшафты вдоль отрезков. Таким образом, номинация включает поселения, опорные пункты, караван-сарай, мосты и святилища, расположенные далеко от главной дороги, но раньше являвшиеся важными местами для торговцев и путешественников.

Ученые проверили различные размеры буферной зоны по отношению к известным памятникам и пришли к выводу, что буфер с 30 км по обе стороны дороги, другими словами, коридор шириной 60 км является наиболее эффективным для покрытия большинства ключевых объектов. Это так называемый коридорный подход, который был признан наиболее оптимальным участниками встречи в Ашхабаде. Это достаточно надежный инструмент для выявления наиболее важных элементов общих маршрутов и определения его разновидности.

Вся эта работа стала возможной благодаря использованию передовых компьютерных технологий, позволяющих сочетать знания области с аэрокосмическими кадрами. Преимущество системы цифрового картирования над картами в книгах и настенных картах заключается в том, что ее легче масштабировать в зависимости от требований. Это дает возможность расширить и тщательно изучить каждый отрезок, буквально каждый километр дороги, провести границы буферных зон и внести предложения по любым отклонениям и альтернативным маршрутам. Безусловно, это много лет работы, и она проводится одновременно во всех странах, участвующих в номинации.

Каждый тип памятников вдоль Великого шелкового пути отражает местные строительные материалы, архитектурные стили, адаптацию к климатическим условиям, организацию среды обитания, а также различные политические, идеологические системы и культурные традиции. Все эти факторы учитываются при формулировании уникальной многоцелевой ценности каждого коридора, поскольку речь идет не только о включении всех известных памятников в номинацию, но также и о выборе только тех, которые могут быть задокументированы, защищены, сохранены и предоставлены с безопасным и комфортным доступом.

Совершенствование системы регистрации памятников во всех центрально-азиатских регионах является одной из приоритетных задач этого глобального проекта. Многие национальные системы инвентаризации культурного наследия очень детализированы, однако лишь немногие из них оцифрованы. Перевод документации по каждому объекту в цифровой формат во всех странах региона, анализ существующей базы данных и введение стандартной формы

национальных реестров стали полезной платформой для включения Шелкового пути в Список всемирного наследия ЮНЕСКО.

Мир существенно изменился, но старые времена архитектуры были востребованы в современную эпоху цифровых технологий. В Туркменистане есть мастера, строители, которые восстановили много памятников прошлого и запланированных прилегающих территорий, что облегчает доступ туристов и паломников к местам. Специфика их дальнейшего развития заключается в раскрытии туристического потенциала.

Восстанавливая Великий шелковый путь в современных условиях, Туркменистан активно развивает транспортно-логистическую систему, которая является основой для установления международного политического, экономического и гуманитарного диалога на принципах добрососедства, взаимопонимания и равноправного партнерства.

Türkmen döwlethabarlary Taryhy makalalar