

С.Э. Мамедов^{1*}, Л.А. Джандарова¹

ЕНУ им. Л.Н.Гумилева, Нур-Султан, Казахстан

Информация об авторах:

Мамедов Сеймур Этибар оглы – PhD, старший преподаватель, ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
<https://orcid.org/0000-0002-2850-8100>, email: sp_proekt_stroy@bk.ru

Джандарова Лолахан Абдувалиевна – магистрант, ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Нур-Султан, Казахстан
<https://orcid.org/0000-0002-7395-058X>, email: lolajandarova@gmail.com

ЭВОЛЮЦИЯ ОБЪЕКТОВ ПРИДОРОЖНЫХ КОМПЛЕКСОВ В ДОИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПЕРИОД

Аннотация. В данной статье проводится анализ архитектурно-планировочного формирования придорожных комплексов доиндустриального периода. Выявляются основные факторы, влияющие на организацию и трансформацию данных структур. Рассматривается характеристика территориальных различий придорожных комплексов вдоль дорог, а также в структуре населенных пунктов. Выявляется влияние Великого Шелкового пути на формирование придорожных объектов и развития городов.

Ключевые слова: придорожные комплексы, отдых, формирование, эволюция, объекты придорожной среды.

Введение. Эволюция придорожных комплексов имеет глубокую историческую ценность, которая начинается с эпохи доиндустриального периода. На территории Казахстана место обитания человеческого рода имело название стоянок, первые следы которых отсылались к раннему палеолиту.

Появлению новых стоянок в XII – V тыс. лет до н.э. поспособствовало потепление климата. На территории современного Казахстана, около V тыс. лет до н.э., обнаружено более 500 стоянок. Возникло земледелие, скотоводство, зачатки горного дела. К эпохе неолита/энеолита относится стоянка рыболовов Коскудук I на берегу Каспийского моря близ Актау. В IV – III тыс. до н.э. найдено до 100 стоянок с литейными мастерскими. Важным в этот период является одомашнение дикой лошади, что относят к Ботайской культуре. Именно приручение и использование лошадей, как средство перемещения, является прототипом транспортной инфраструктуры. В VIII–VII века до н. э. – II–III века нашей эры Арало-Каспийский регион населяли степные племена. Это были полуседлые и кочевые народы. Начало II тыс. до н.э. – начало VIII века н.э. – появление кочевого скотоводства, добыча руды в Центральном Казахстане. В эпоху неолита наряду с выездкой коня, произошло приручение верблюда, дикой овчарки и горного барана, необходимые факторы для кочевого скотоводства [1].

Материалы и методы. Исторически, потребность в организации объектов для временного пребывания путника являлось основной причиной для возникновения комплексов в придорожной зоне. Данные комплексы в основном

обеспечивали временное проживание и питание для путников и их тягловых животных, при этом создавая безопасную среду.

Так, были созданы простейшие элементы организации придорожного обустройства, к которым относятся шатрово-каркасные сооружения, гнезда, шалаши, землянки, а также мобильные объекты типа кибиток, установленные на повозках или волокушах [2] (рис. 1).

Опираясь на открытие французского историка и археолога де Люмлей, мы можем определить, как выглядели некоторые стоянки древнего периода – в пещере Грот де Лазарет в окрестностях Ниццы, был оборудован шалаш, конструкция которого выглядела следующим образом: вертикальные балки стоек удерживались на земле при помощи камней, на них были уложены балки перекрытия, которые другим концом упирались в выступы в стене пещеры.



Рисунок 1 – Реконструкция внутреннего помещения хижины в Гроде дю Лазарет (по Люмлею) [2]

Территориальные перемещения в древние времена сформулировали навыки современных путешествий и явились предпосылкой для последующего строительства обслуживающей их инфраструктуры и придорожной архитектуры.

В древних государствах периода ранней цивилизации в приморских и речных зонах от Средиземного моря до Тихого океана – Финикия (города Тир, Сидон, Угарит), Греция, Египет, древний Китай и Индия, личные интересы были подчинены общим: общинным и государственным. Это было необходимо для выживания социума в целом. Благодаря чему в этот период и строились весьма масштабные оросительные системы, дороги, дворцы, пирамиды, храмы, караван сараи и другие, общинные и государственные объекты. Развитые цивилизации древнего арабского мира, например, государства Маган, Мелухха, Дильмун, также были крупными центрами морской торговли, через которые осуществлялись связи шумеров и других народов Двуречья с народами долины Инда. В этих странах начинается строительство первых придорожных объектов и комплексов на караванных путях. Конструкции придорожных комплексов этого периода были прочными, стены выполнялись из камня. Здание должно было защитить путников не только от непогоды, но и от разбойников. Караван-сараи предоставляли услуги постоя и питания, здесь можно было приобрести заморские товары или обменять их на пропитание.

Такие придорожные объекты послужили прототипом придорожных гостиниц, и назывались – катагогия [3] (рис. 2). Катагогия – это разбитый на четыре сектора огороженный двор. Со двора были входы в небольшие комнаты для постояльцев. Они представляли 2-х этажный комплекс с отдельными комнатами для отдыха и ночлега. На первом этаже располагались места для привязи животных, кладовые комнаты, служба охраны, комната хозяина и место привратника. С развитием торговли и связанной с ней разездами, требовалась организация мест для отдыха и ночлега торговцев, проезжающих из города в город. Это обстоятельство благоприятствовало появлению постоянных дворов.



Рисунок 2 – Катагогия. Греция [3]

Большое количество постоянных дворов возводились на территории Рима, потому как они строили широкую, наиболее разветвленную и комфортабельную сеть мощёных дорог. Эти дороги имели важное стратегическое и социальное значение: объединяя различные части страны, они укрепляли государственность Рима. Ведущая к Римской империи Аппиева дорога являлась первой из сети дорог, покрывших позже всю Италию. Около долины Ариччи дорога, мощенная толстым слоем бетона, щебня, плитами лавы и туфа, шла из-за рельефа местности по массивной стене (197 м длиной, до 11 м высотой), расчлененной в нижней части тремя сквозными арочными пролетами для горных вод. Такие данные послужили причиной для строительства гостиниц и постоянных домов в Древнем Риме, которые располагались в 25 милях (40,2 км) друг от друга. Данные значения исходили из суточного конного пробега, чтобы путники не утомлялись в дороге и имели возможность отдохнуть по пути. Их можно было разделить на два вида по функциональному назначению: кумпоны – деревенские постоянные дворы с минимальным необходимым набором услуг, и стабулы – постоянные дворы для более богатых, с конюшнями и пр. С развитием хозяйственных отношений возросли и требования путешественников. Создавались соответствующие аристократии условия с лучшей подачей архитектурного искусства и широким спектром предоставляемых услуг.

В постоянных домах для высшей знати имелись отдельные кухни, несколько спален, гостевые комнаты, бани, прачечные, помещения для прислуги, помещения для уборных, вещей, по ремонту одежды и чистке обуви, косметические помещения (стрижка, массаж), конюшни, услуги кузнеца и пр.

В этот период также велось активное строительство и других типов придорожных объектов таких, как таверны, почтовые станции, стабулярии, о которых было упомянуто выше и мансионес.

Таверны, в основном, были для размещения путешественников, но главной функцией таверн являлось предоставление услуг питания. Тавернами назывались и торговые лавки, и станции на военных дорогах. Услугами таверн пользовался в основном простой народ. Для высшего общества предоставлялись услуги общественных бань – термы [4] (рис. 3). С приходом к власти Калигула термы работали круглосуточно и были общими для мужчин и женщин. В них имелись роскошные обеденные комнаты для организации банкетов. Термы являлись рекреационно-досуговыми центрами того периода, которые можно назвать полноценными придорожными комплексами, и включали в себя горячие, теплые и холодные бани, парильни, залы для спорта и собраний, библиотеку, театр, художественную галерею и другое.

В Римской империи появились специальные карты дорог с обозначением местностей, где можно было остановиться на ночлег. Такие карты предоставлялись бесплатно для путников как гражданам Рима, так и иностранным гостям.

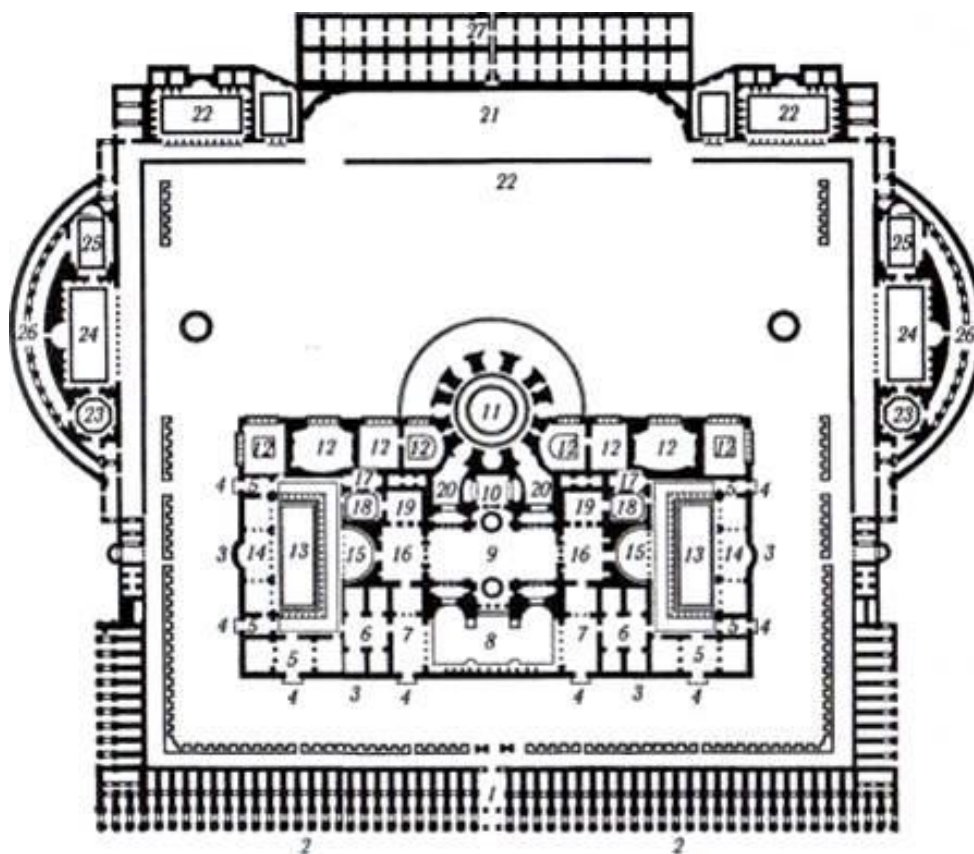


Рисунок 3 – Термы Каракаллы (Древний Рим) [4]:

- 1 – главный вход; 2 – номерные бани; 3 – ксис; 4 – входы; 5 – вестибулы; 6 – раздевальни; 7 – залы перед бассейном; 8 – бассейн; 9 – фригидарий; 10 – тепидарий; 11 – кальдарий; 12 – залы для отдыха после бани; 13 – палестра; 14 – боковые залы; 15 – экседры; 16 – проходные залы; 17 – глубокие бассейны; 18 – банные помещения с бассейном; 19 – дворы с резервуаром для воды; 20 – дворы с отопительными устройствами; 21 – стади; 22 – библиотека; 23 – нимфеи; 24 – перистилы; 25 – глубокие бассейны; 26 – полукруглые портики; 27 – отстойник.

Результаты и обсуждение. Становлению и развитию городов в Южной части современного Казахстана повлиял Великий Шелковый путь. Торговцы, преодолевая обширные казахские степи, устраивали остановки (придорожные объекты), превращавшиеся в караван-сарай [5] (рис. 4). Те, в свою очередь, становились поселениями, которые со временем разрастались в города.

Караван-сарай представляли собой сооружения из прямоугольника стен с внутренней периметральной застройкой имевшими один порталый вход. В крупных караван-сараях имелись двое въездных ворот. Данные сооружения обеспечивали безопасность и отдых купцам, имели большое значение в экономическом, социальном и культурном плане для местных городов. Караван-сарай являлись не только местом для восстановления сил путешественников, но также играли значимую роль в культурном обогащении и развитии сотрудничества разных стран.

Караван-сарай располагались на оптимальном расстоянии 30-40 км, а вблизи границ были укреплены как лагеря-крепости, чтобы суметь дать отпор атакам разбойников.

По функциональному набору караван-сарай включали в себя восточные базары, склады для товаров, гостиницы, мечети, бани, залы для собраний, лавки ремесленников, помещения лекарей, мастерские.

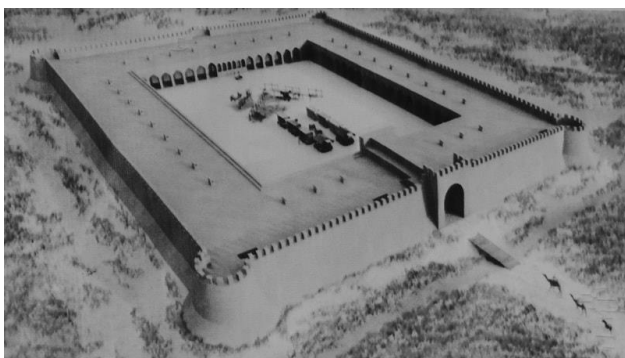


Рисунок 4 – Караван-сарай Тортколь [5]

Великий Шелковый путь оказал огромное влияние на архитектуру и градостроительство. В пример можно привести Центральную Азию: сооружения Тимура в Самарканде, дворец Ак-Сарай в Шахрибасе, мечеть Ходжа Ахмада Яссави в городе Яссы [6] (рис. 5).



Мавзолей Тимура Гур-Эмир



Дворец Ак-Сарай



Мавзолей Ходжа Ахмада Яссави

Рисунок 5 – Памятники архитектуры Казахстана [6]

Заклучение

Таким образом, первопричиной формирования объектов придорожной среды была необходимость в отдыхе путешественников. Придорожные комплексы, являясь гибкой структурой, могли менять свой функциональный набор в зависимости от социальных потребностей. Кроме места для ночлега понадобились дополнительные помещения для приема пищи, стоянок для скота и пр., которые изменили архитектурно-планировочную структуру придорожных комплексов. В зависимости от социально-экономического деления предоставляемый набор услуг значительно отличался. Эволюция объектов придорожной среды происходила вследствие развития социально-экономического показателя стран. Часть городов, находившихся на перекрестках и главных торговых путях, появились в результате количественного увеличения придорожных комплексов и расширения их функций, что указывает на значимость данных структур. Таким образом, социально-экономические, политические и природно-климатические условия регионов являлись важными факторами в архитектурно-планировочных решениях придорожных комплексов.

Литература:

1. Масанов Н. Э., Абылхожин Ж. Б., Ерофеева И. В., Алексеенко А. Н., Баратова Г. С. *История Казахстана. Народы и культуры*. – Алматы, 2000. – 608 с.
2. Забалуева Т. *Всеобщая история архитектуры и строительной техники. Часть 1. История архитектуры и строительной техники Древнего и античного мира*. – 2017. – №1(80). – С. 1-10.
3. Шувалов В.М. *Совершенствование архитектурной организации придорожных рекреационных комплексов*. – М., 2007. – 291 с.: ил.
4. Михайлов Б.П. *Всеобщая история архитектуры. Том II. Архитектура античного мира (Греция и Рим)*». – М.: «Стройиздат», 1973. — 712 с.; ил.
5. Байпаков К. М., Савельева Т. В., Камалдинов И. *Средневековые города Южного Казахстана на Великом Шелковом пути*. – Издание второе, перераб. и доп. – Шымкент – Алматы, 2003. – 350 с.
6. Байпаков К.М. *Исламская археологическая архитектура и археология*. – Алматы, 2012. – 284с, 108 с.: илл.

References:

1. Masanov N. E., Abylhozhin Zh. B., Erofeeva I. V., Alekseenko A. N., Baratova G. S. *History of Kazakhstan. Peoples and cultures*. - Almaty, 2000— - 608 p.
2. Zabalueva T. *General history of architecture and construction equipment. Part 1. History of architecture and construction equipment of the Ancient and ancient world*. -2017. – №1(80). – Pp. 1-10.
3. Shuvalov V.M. *Improving the architectural organization of roadside recreational complexes*. - M., 2007. – 291 p.: ill.
4. Mikhailov B.P. *Universal history of architecture. Volume II. Architecture of the ancient world (Greece and Rome)*". - M.: "Stroyizdat", 1973— - 712 p.; ill.
5. Baypakov K.M., Saveleva T.V., Kamaldinov I., *Medieval cities of Southern Kazakhstan on the Great Silk Road*. - Second edition, reprint. and additional – Shymkent – Almaty, 2003. – 350 p.
6. *Islamic Archaeological architecture and Archaeology*. – Almaty, 2012. – 284 p., 108 p.: ill.

С.Э. Мамедов^{1*}, Л.А. Джандарова¹

¹Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

Авторлар жайлы ақпарат:

Мамедов Сеймур Эгибар оглы – PhD, аға оқытушы, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

<https://orcid.org/0000-0002-2850-8100>, email: sp_proekt_stroy@bk.ru

Джандарова Лолахан Абдувалиевна – магистрант, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан

<https://orcid.org/0000-0002-7395-058X>, email: lolajandarova@gmail.com

**ОҢТҮСТІК ҚАЗАҚСТАН ЖАҒДАЙЫНДА ЖОЛ БОЙЫНДАҒЫ
КЕШЕНДЕРІН СӘУЛЕТТІК-ЖОСПАРЛАУ
ҚАЛЫПТАСТЫРУДЫҢ ПРИНЦИПТЕРІ**

Аңдатпа. Бұл мақалада индустрияға дейінгі кезеңдегі жол бойындағы кешендердің сәулет-жоспарлау қалыптасуына талдау жасалады. Осы құрылымдарды ұйымдастыруға және өзгертуге әсер ететін негізгі факторлар анықталды. Жол бойындағы кешендердің жол бойындағы аумақтық айырмашылықтарының сипаттамасы, сондай-ақ елді мекендердің құрылымы қарастырылады. Ұлы Жібек жолының жол бойындағы объектілерді қалыптастыруға және қалаларды дамытуға әсері айқындалады.

Түйін сөздер: жол бойындағы кешендер, демалыс, қалыптасу, эволюция, жол бойындағы ортаның объектілері.

C.E. Mamedov^{1*}, L.A.Dzhandarova¹

¹Eurasian National University named after L.N. Gumilyov, Nur-Sultan, Kazakhstan

Information about authors:

Mamedov Seimur – PhD, senior lecture, Eurasian National University named after L.N. Gumilyov, Nur-Sultan, Kazakhstan

<https://orcid.org/0000-0002-2850-8100>, email: sp_proekt_stroy@bk.ru

Jandarova Lolakhan Abduvalievna – magistrate, Eurasian National University named after L.N. Gumilyov, Nur-Sultan, Kazakhstan

<https://orcid.org/0000-0002-7395-058X>, email: lolajandarova@gmail.com

**PRINCIPLEC OF ARCHITECTURAL AND FORMATION OF ROADSIDE
COMPLEXES IN CONDITIONS OF SOUTH KAZAKHSTAN**

Annotation. This article analyzes the architectural and planning formation of roadside complexes of the pre-industrial period. The main factors influencing the organization and transformation of these structures are identified. The characteristics of territorial differences of roadside complexes along roads, as well as in the structure of settlements, are considered. The influence of the Great Silk Road on the formation of roadside objects and the development of cities is revealed.

Keywords: roadside complexes, recreation, formation, evolution, roadside environment objects.