



FAN, TA'LIM VA AMALIYOT INTEGRATSIYASI

ISSN: 2181-1776

Arziyeva Santalat Eshpo'latovna

*O'zbekiston-Finlandiya pedagogika
instituti magistranti
saltanatarziyeva@gmail.com*

BUXORO XONLIGI KARVONSAROYLARI VA ULARNING AHAMIYATI

Annotatsiya: Mazkur maqolada Buxoro xonligida savdo-sotiq munosabatlarining taraqqiy etishi, mazkur yo'nalishda olib borilgan iqtisodiy tadbirlarda xonlikda mavjud karvonsaroylarning tutgan o'rni va ahamiyati masalalari ilmiy adabiyotlar tahlili asosida ochib berilgan.

Kalit so'zlar: savdo-sotiq, Buxoro xonligi, karvonsaroy, karvon yo'li, sayyoh, Jo'ybor xo'jalari, rabot.

КАРАВАНСАРАЙ БУХАРСКОГО ХАНА И ИХ ЗНАЧЕНИЕ

Аннотация: В данной статье на основе анализа научной литературы раскрывается развитие торговых отношений в Бухарском ханстве, роль и значение караван-сараяв в хозяйственной деятельности, проводимой в этом направлении.

Ключевые слова: торговля, Бухарское ханство, караван-сарай, караванная дорога, турист, Ходжабор Ходжас, Рабат.

BUKHARA KHAN'S CARAVAN HOUSES AND THEIR SIGNIFICANCE

Abstract: In this article, the development of trade relations in the Khanate of Bukhara, the role and importance of caravansary in the economic activities conducted in this direction are revealed based on the analysis of scientific literature.

Key words: trade, Bukhara khanate, caravanserai, caravan road, tourist, Khojabor Khojas, Rabat.

KIRISH. Karvon yo'llarida xizmat ko'rsatish tizimining shakllanishi va rivojlanishi turli xududlar o'rtasidagi doimiy aloqalarning yo'lga qo'yilishi va rivojlanib borishi, karvon yo'llarida savdo karvonlari, choparlar, sayyohlar, elchilik

missiyalari a'zolari va umuman yo'lovchilarga xizmat ko'rsatish masalasining xal etilishi bilan bevosita bog'liq edi. Karvon yo'llarida xizmat ko'rsatishning eng muhim bo'g'inini xavfsizlikni ta'minlash masalasi tashkil etardi. Tabiiy-geografik sharoit va iqlimiy o'zgarishlar ham yo'llarda xavfsizlikka jiddiy ta'sir ko'rsatib turardi. Ayniqsa, cho'l va sahrolar, bepoyon dashtlar, tog' dovonlari kabi o'tish qiyin bo'lgan yo'nalishlarda odamlar va ulov vositalari xavfsizligi uchun tabiiy to'siqlar mavjud edi. Bunday yo'nalishlarda yo'lovchilar va ulov-transport vositalari uchun oziq-ovqat va ichimlik suvi yetishmasligi, qum bo'ronlari, qor ko'chkisi, sel va boshqa tabiiy xatarlar ham jiddiy to'siq, bo'lardi. Yo'llardagi tabiiy to'siqlar, masalan, daryolar va boshqa yirik suv manbaalaridan, yirik tog' dovonlaridan o'tishda savdo karvonlari va yo'lovchilar karvon yo'lining xususiyatlarini hisobga olish muhim ahamiyat kasb etardi. Davrlar o'tishi bilan to'planib borgan tajribalar, turli jug'rofiy hududlarga xos xususiyatlar va ularning mavsumiy o'zgaruvchanligi bo'yicha to'plangan amaliy bilimlar bu sohada muammolarni hal qilinishida asosiy vosita bo'ldi. Misol tariqasida, suvsiz cho'l xududlaridan o'tish, asosan, suv to'ldirilgan charm xaltalardan yetarli darajada olish orqali hal qilinganligi, tog' yo'llaridan odatda faqat yoz mavsumida o'tish va otlar hamda boshqa ulov vositalarini katta dovonlaridan tushirishda maxsus moslamalar bilan ta'minlash yo'lga qo'yilganini aytib o'tish mumkin.

METODOLOGIYA. Buxoro xonligi karvon yo'llarida ko'rsatiladigan xizmatlar orasida yo'lbo'yi inshootlari o'ziga xos o'rin tutgan. Bu davrda karvonsaroy, rabot, ko'priklar, xonlikning dasht va cho'l hududlarida quduq, hovuz va sardobalar bunyod etish davlat siyosatining yetakchi bo'g'inlaridan biri edi. Bu davrda ko'p hollarda "rabot" atamasi "karvonsaroy" so'zining sinonimi bo'lib xizmat qiladigan bo'ldi. O'rta asrlarda karvon savdosi rivojida muhim o'rin tutgan karvonsaroylarning me'moriy tuzilishida oldingi davr an'analari saqlanib qolgan bo'lib, ular yirik savdo markazlari bo'lgan shaharlar va karvon yo'llari bo'yida barpo etilishidan kelib chiqib, ayrim belgi va xususiyatlarga ega bo'lgan¹. Xususan, ular savdo karvonlari, elchilar, xat-xabar tashuvchilar, yo'lovchilar, shuningdek, tegishli xizmat vazifasini bajarayotgan va safar qilayotgan davlat ma'murlari uchun vaqtinchalik qo'nalga vazifasini bajargan.

O'rta asrlarning so'nggi pallasida Buxoro hududida juda ko'plab karvonsaroylar barpo etildi. Ayniqsa, Buxoro xonligining ko'p tarmoqli karvon yo'llarida yo'lbo'yi inshootlarini barpo etish bo'yicha shayboniylar sulolasi hukmronligi davrida, xususan, Abdullaxon II tomonidan (1558-1598) keng ko'lamlil ishlar olib borildi.

Karvonsaroy – bu uzoq va mashaqqatli yo'l bosib, xalqaro aloqalarni savdo munosabatlari orqali bog'lovchi savdogar-karvon ahli uchun o'ziga xos vaqtinchalik qo'rg'on-qarorgoh, mehmonxona, ularning ot-ulovlari va chorvalari uchun ham uzoq yo'ldan keyin hordiq olib, kuch to'playdigan joy bo'lgan. Karvonsaroydagi "saroy" so'zi katta jamoa, ko'pchilikni sig'diradigan, jamlaydigan, ko'pchilik foydalanishi uchun mo'ljallangan ijtimoiy obyekt, bino-inshoot ma'nosida keladi. "Karvonsaroy" bilan bir qatorda "bog'chasaroy", "poshshosaroy" kabi so'zlar ham yuqoridagi

¹ Маньковская Л. Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. – С. 54.

ma'nolarni ifodalaydi. Odatda karvonsaroilar savdo yo'llari yoqasida qurilgan. Savdo yo'llarining eng mashhuri bo'lmish Buyuk ipak yo'li savdo markazlaridan biri, Buxoroyi Sharif hududida 50 dan ziyod har xil karvonsaroilar bo'lib, bu karvonsaroilarda kuniga 5000 nafargacha savdogarlar qabul qilinib, ularga turli xizmatlar ko'rsatilgan.

Yo'l bo'ylaridagi karvonsaroilar hatto, ayrim qurolli bosqinlardan himoyalaniish mumkin bo'lgan darajadagi istehkomlar vazifasini ham bajargan. Qamalga olingan taqdirda 2-3 kungacha mudofaani saqlab, tirik qolish uchun yetarli darajadagi zahiralarga ham ega bo'lgan. Bu karvonsaroilarda savdogarlarning o'zi ham, moli ham, joni ham xavfsizlikda bo'lgan.

Tahlil va natijalar. Buxoro xonligida, oldingi davrlarda bo'lgani kabi, yo'lbo'yi inshootlarini barpo etishda savdo-sotiq rivojidan manfaatdor bo'lgan hukmdorlar katta o'rin tutgan. Davlat xazinasidan tashqari karvonsaroilar qurilishida mahalliy boylar, savdogarlar va amaldorlarning hissasi ham katta bo'lgani manbaalardan ma'lum. Masalan, Jo'ybor xo'jalari tomonidan Buxoro – Qarshi va Amudaryoga ketuvchi yo'llar bo'yida o'nlab rabotlar va sardobalar qurilganini qayd etish mumkin². Buxoro shahri va uning atrofidagi xo'jalik, diniy, ma'rifiy maqsadlarni ko'zlab barpo etilgan ba'zi binolar ham Jo'ybor xo'jalariga tegishli bo'lgan. Jo'ybor xo'jalarining me'moriy majmualar barpo etish borasidagi faoliyatiga xorijiy tadqiqotchilar ham e'tibor qaratishgan. Xususan, germaniyalik mutaxassis Florian Shvars Jo'ybor xo'jalari faoliyati to'g'risida o'z ilmiy nuqtai nazarini ilgari suradi³. Bu xonadon vakillari o'z qo'l ostidagi behisob boyliklarning bir qismini turli xayrli ishlarga, binobarin, karvon yo'llari bo'yida rabot, karvonsaroy, hammom va sardobalar qurishga sarf etishgan.

Karvonsaroy va rabotlar barpo etishda davlat xazinasidan tashqari yirik savdogarlar va amaldorlar, mahalliy boylar, ya'ni savdo-sotiqdan katta amaliy foyda ko'rgan ijtimoiy qatlamlarning o'rni katta bo'lib, o'rta asrlarda karvonsaroilar va rabotlar barpo etish ko'lamini ancha yuqori bo'lganligini ko'rsatadi.

Karvon yo'llarining va savdo-sotiqning eng muhim elementlaridan biri bo'lgan karvonsaroilar odatda savdo markazlari bo'lgan shaharlarda, muhim karvon yo'llari bo'yida barpo etilgan bo'lib, ular tuzilishi, hajmi va ayrim hollarda bajaradigan funksiyasiga ko'ra ham bir-biridan farqlanadi.

Karvonsaroilar odatda baland paxsa devor bilan o'rab olingan, bir yoki ikki qavatli binolardan iborat bo'lgan. Abdullaxon II tomonidan qurilgan karvonsaroilar asosan pishiq g'ishtdan qurilgan. Tog' va tog'oldi hududlarda rabotlarni qurishda toshlardan keng foydalanilgan. Bunga misol sifatida Hisor tog'larida, Yakkabog'dan Denovga o'tadigan tog' yo'lida Toshrobot nomi bilan mashhur inshootni, G'uzordan Darbandga ketuvchi tog' yo'lida barpo etilgan Oqrabot manzilgohini keltirib o'tish mumkin.

Ikki qavatli qilib barpo etilgan karvonsaroilarning birinchi qavatini ot-ulovlar, podalar uchun mo'ljallangan xonalar, yem-xashak saqlanadigan joylar, turli mol,

² Ахмедов Б.А. Историко-географическая литература Средней Азии XVI-XVIII вв. Письменные памятники. – Ташкент: Фан, 1985. – С. 187, 190; Ахмедов Б.А. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 26-27.

³ Florian Schwarz. From scholars to saints. The Bukharan Shaykhs of Guybar and the ziyorat to the Four Bakr // Изистории культурного наследия Бухары // Вып. 6. – Бухара, 1998. – С. 36-49.

buyum, mahsulotlarni saqlaydigan omborxonalar, oshxona, nonvoyxona, sartoroshxona, tahoratxona va boshqa har xil maxsus xona va binolardan iborat bo'lgan. Ikkinchi qavat esa yotib dam oladigan xonalardan tashkil topgan. Odatda, karvonsaroyning o'rtasida suv quduqlari bo'lib, bu ham Buxoro xonligidagi karvonaroylarga xos muhim xususiyatlardan hisoblanardi.

O'rta asrlarda barpo etilgan karvonsaroylar tuzilishi jihatidan bir-biriga o'xshash, asosan, to'rtburchak shakldagi ichki hovliga va uning atrofida joylashgan yashash xonalariga ega bo'lgan. Yirik karvonsaroylardagi ichki hovli bo'ylab ayvonlar ham qurilgani, ayrim yirik karvonsaroylarda musulmon savdogarlari uchun masjid ham bo'lganligi ma'lum. Shaharlardagi karvonsaroylar hajmi, me'moriy bezaklari va boshqa xususiyatlari jihatidan karvon yo'llari bo'yida qurilgan karvonsaroylar va rabotlardan farq qilganini ham aytib o'tish kerak. Agar savdo yo'llari bo'yida qurilgan karvonsaroylar va rabotlar ichida ulovlar uchun mo'ljallangan maxsus otxonalar bo'lsa, yirik shaharlarda asosiy ulov vositalari ko'p hollarda karvonsaroydan tashqarida, ba'zi hollarda esa hatto ozodalikni saqlash maqsadida, shahar tashqarisiga joylashtirilgan⁴.

Karvonsaroylarning ba'zilarida savdogarlarning otlarini saqlash uchun maxsus otxonalar ham ajratilgan. XVI asrga oid oldi-sotdi hujjatlarining birida yozilishicha, Buxorodagi Sarroflar bozorida joylashgan va shu nom bilan ataluvchi karvonsaroy "ko'pgina hujralar, ular bilan bog'langan ayvon va otxonadan" iborat bo'lgan. Toshkent karvonsaroylarida ham "ot va tuyalarni saqlash uchun xonalar" mavjudligi manbaalarda aytib o'tilgan. Buxoro shahrida esa karvonlarga tegishli tuyalar shahar tashqarisidagi, xususan, Samarqand darvozasi ortidagi maxsus karvonsaroylarda saqlangan.

Savdo-sotiq va iqtisodiy aloqalarning rivojlanib borishi bilan karvonsaroylar soni ham oshib borgan. Buni mintaqadagi ayrim shaharlar, masalan, Buxoro, Qarshi, Shahrisabz va boshqa shaharlari misolida ham ko'rish mumkin. Shayboniylar va ashtarxoniylar davrida barpo etilgan karvonsaroyning aksariyatidan XX asr boshlarida ham foydalanib kelingan⁵.

O'rta asrlarda, xususan XVI-XVIII asrning birinchi yarmida O'rta Osiyo shaharlarining ijtimoiy-iqtisodiy mavqei oshgani ma'lum. Bu shaharlarda karvonsaroylar soni oshib borganligida ham ko'zga tashlanadi⁶. Ayniqsa, Buxoro, Xiva, Toshkent, Samarqand va Qo'qon kabi shaharlar yirik savdo-iqtisodiy markazlarga aylandi. Shaharlarda hunarmandlar ishlab chiqargan anvoyi mahsulotlar bozor rastalarini gavjum qilgan. Har bir bozor ma'lum mahsulot turini sotishga ixtisoslashgan bo'lib, ana shu mahsulot turi ko'pincha bozor yoki savdo rastasining nomini belgilardi. Bu xususda Buxoro xonligining siyosiy-iqtisodiy hayotida mavqei muttasil ortib borgan Jo'ybor shayxlari tomonidan 1545-1578 yillar mobaynida Buxoroda sotib olingan ko'chmas mulk turlarini o'zida aks ettirgan hujjatlar asosida fikr yuritish mumkin.

⁴ Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритический конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.

⁵ Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. – М.: Наука, 1975. – С. 61

⁶ Агзамова Г Туронизамин карвонсаройлари // Фан ва турмуш. – 1997. - № 3. - Б.18-19.

Xonliklarning shaharlari nafaqat ichki yoki qo‘shni shaharlar va dasht ahli bilan olib boriladigan savdoning, balki turli xorijiy mamlakatlar savdo ahli tomonidan amalga oshirilgan tranzit va tashqi savdoning markazi sifatida ham namoyon bo‘ladi. Uzoq va yaqin mamlakatlarning ko‘pdan-ko‘p karvon yo‘llari shaharlarda tutashgan. Bu yo‘llar o‘sha davrdagi shahar darvozalaridan boshlangan.

Shaharlarning tashqi va tranzit savdo markazi sifatidagi ahamiyati XVI asrda ham ko‘zga tashlangan edi. Birgina Buxoro shahrida Hindiston, Eron, Afg‘oniston, Rossiya va boshqa davlatlarning savdogarlari to‘planishini 1558 yili bu yerga tashrif buyurgan ingliz Antoni Jenkinson ham qayd etgan⁷.

A.Hasanovning ta‘rif qilishicha O‘rta Osiyo shaharlarining yirik savdo markazlari sifatidagi ahamiyatini oshiruvchi omillardan biri – karvonsaroylardir⁸. Ayrimlari sharoiti yaxshi, xizmat ko‘rsatish ishlari yuqori darajada yo‘lga qo‘yilgan bo‘lishi bilan bir qatorda, har bir mehmonning o‘z ko‘rpa-to‘shagi, chorva mollari bo‘lsa, ular uchun o‘zi bilan mol ozuqasi ham bo‘lishini taqozo qilgan karvonsaroylar ham bo‘lgan.

Karvonsaroylar o‘ziga xos ulgurji savdo bozorlari rolini ham bajargan. Chunki jahonning turli davlatlaridan kelayotgan-ketayotgan savdogarlar o‘zlari uchun serdaromad bo‘lgan qulay mol oldi-berdi savdosini qo‘ldan chiqarishlari mumkin emasdi. Shu bilan birga, eng muhimi dunyoda sodir bo‘layotgan so‘nggi yangiliklarni, qolaversa, mollarning narxlarini bilib turish mumkin bo‘lgan joyga aylangan edi. Karvonsaroylarning egalari uchun bu joylar juda foydali daromad manbai bo‘lib qolganligi sababli faqat savdogarlarga emas, katta yer egalari bo‘lgan zamindorlar ham karvonsaroy qurish va sotib olishga intilar edilar.

Odatda, karvonsaroylar pishiq g‘ishtdan qurilgan. Bunga misol sifatida Buxorodagi Gavkushon karvonsaroyining “hujralari pishiq g‘ishtdan” ekanligini aytib o‘tish mumkin. Karvonsaroylar qurilishida g‘ishtdan tashqari yog‘och va paxsadan ham keng foydalanilgan. Manbalarda, ko‘p hollarda, “yog‘och karvonsaroylar” eslatib o‘tiladi. Aksariyat karvonsaroylar ikki qavat qilib qurilgan. Olima G.Agzamovaning qayd etishicha, XVIII asrning birinchi yarmiga oid manbaalarda aytiladiki, “Buxoro karvonsaroylarining ko‘pchiligi yagona tarx asosida qurilgan. Bular katta kvadrat shaklidagi ikki qavatli binolar bo‘lib, ularning tashqi devorlarida, shaharlardagi ko‘pgina boshqa binolar kabi derazalari yo‘q, birinchi qavatni ombor bo‘lib, eshigi hovliga qaragan, ikkinchi qavatida esa xorijiy savdogarlar yashaydilar”. Shu turdagi karvonsaroylarning ba‘zilarida tashqi tomondan devori uyilib, turli mahsulot sotishga mo‘ljallangan do‘konlar barpo etilgan. Ba‘zan karvonsaroylar ichida ham do‘konlar bo‘lgan. XVI asrga oid Buxorodagi “Sarroflar karvonsaroyi” nomi bilan mashhur saroy binosi ichida joylashgan “do‘konlar” eslatib o‘tiladi. Toshkentdagi aksari karvonsaroylarning ichki tomonida do‘konlar bo‘lgan⁹.

Xonliklarning tashqi iqtisodiy aloqalari tobora kengayib borishi natijasida shahar karvonsaroylari soni ham muttasil ortib boradi. Buni Buxoro shahri misolida

⁷ Дженкинсон А. Путешествие в Среднюю Азию. 1558-1560 гг.: Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. / Перевод с английского Ю.В. Готье. – Л.: Полиграфкнига, 1937. – С. 178.

⁸ Ҳасанов А.О. Карвонсаройлар меъморчилигини ривожлантириш масалалари // Проблемы архитектуры и строительства, 2019. № 2. – С. 22-25.

⁹ Агзамова Г. Туронзамин карвонсаройлари // Фан ва турмуш. – 1997. – № 3. – Б. 18.

yaqqol ko‘rish mumkin. Shayboniylar va Ashtarxoniylar davrida Buxoroda o‘ndan ortiq karvonsaroylar mahalliy va xorijiy savdogarlarga xizmat ko‘rsatgan¹⁰.

O‘rta Osiyo shaharlariga kelgan xorijiy savdogarlar, odatda, qaysi mamlakatdan kelganliklariga qarab muayyan karvonsaroylarda yashaganlar. Buxoro xalqining chetdan kelgan aholisi ichida eng ko‘pi – hindlar bo‘lib, ular o‘sha paytda taxminan ikki ming kishini tashkil etgan. Ular asosan pul ayirboshlash va sudxo‘rlik bilan shug‘ullanishgan va yashash sharoiti eng yaxshi bo‘lgan karvonsaroylarda joylashishgan. Hindlar joylashgan karvonsaroylar hukmdor tasarrufida bo‘lib, karvonsaroydagi xonalarni hindlarga katta haq evaziga ijaraga berishdan g‘azna hisobiga katta miqdorda daromad olganlar. Shunday karvonsaroylardan biri karvonsaroyi Hinduyon bo‘lib, u Abdulazizxon madrasasining g‘arbiy tomonida, Toki Zargaron va Timi Abdulloxon o‘rtasida joylashgan bo‘lgan. Bu yerni yana Filxona deb ham atashgan. Chunki Hindistonlik savdogarlar fillardan iborat karvonlar bilan kirib kelishgan va shu yerda yashab savdo-sotiq qilishgan, sarroflik bilan shug‘ullanishgan. U yerda keyingi asrlarda Yevropa usulidagi g‘ishtin binolar qurilgan va keyinchalik shu binodan pochta idorasi sifatida ham foydalanilgan.

Shahar karvonsaroylari faqatgina xorijiy savdogarlar uchun xizmat ko‘rsatibgina qolmay, balki mahalliy savdogarlar faoliyatida ham muhim ahamiyat kasb etgan. Mahalliy savdogarlar o‘z mollarini karvonsaroylarda saqlar va ular orqali ulgurji savdo olib borar edilar. Xususan, Toshkentdagi Isabek, Shohbek, Dasturxonchi, Abdurasul va Mulla Omonboy Rais karvonsaroylarida ulgurji savdo bilan shug‘ullanuvchi toshkentlik boy savdogarlar o‘z mollarini saqlashgan.

Xulosa. Ta’kidlash joizki, karvonsaroylarda turli mahsulotlar saqlanibgina qolmay, balki bu yerda ulgurji savdo ham olib borilgan. Karvonsaroylardagi muayyan amaldor va xizmatchilar karvonsaroy xo‘jaligini muvofiqlashtirib turganlar. Masalan, Buxoroga olib kelingan barcha qorako‘l terilari Barrayi ko‘hna karvonsaroyida to‘planar va ixtisoslashgan xizmatchilar – sharofdastachilar tomonidan xillarga ajratilgach, borbandler tomonidan o‘rab bog‘lanar edi. Bundan tashqari, karvonsaroydagi soliq yig‘uvchi xizmatchilar alohida xonada keltirilgan mollardan zakot yig‘ishar edi.

Karvonsaroylarning vazifasi shundagina iborat emas edi, ularda ba’zi hollarda mahsulotning muayyan turini ishlab chiqaruvchi hunarmandlar ham yashaganlar. Ma’lumotlarga qaraganda, Buxorodagi No‘g‘oy karvonsaroyida rossiyalik tatarlar yashab “ko‘p vaqtlarini ochiq havoda” poyabzal tikish bilan o‘tkazganlar. Shuningdek, Buxoroning Filxona karvonsaroyida kavushdo‘z tatar hunarmandlari, mo‘jazgina Shona karvonsaroyida esa taroq ishlab chiqaruvchilar yashab, hunarmandchilik bilan shug‘ullanganlar¹¹. O‘rta asr karvonsaroylari shaharda bag‘rikenglik taraqqiy topganligini ko‘rsatuvchi barometr rolini o‘tagan. Qaerda yaxshi imkoniyatli karvonsaroylar qurilgan bo‘lsa, o‘sha yerga turli millat savdogarlari kelgan va savdo ishlarini yuritgan.

¹⁰ Ханыков Н.В. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843. – С. 42.

¹¹ Ҳасанов А.О. Карвонсаройлар меъморчилигини ривожлантириш масалалари // Проблемы архитектуры и строительства. 2019, № 2. – С.22-25.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR RO‘YXATI

1. Маньковская Л. Ю. Типологические основы зодчества Средней Азии (IX- нач. XX вв.). – Ташкент: Фан, 1980. – С. 54.
2. Ахмедов Б.А. Историко-географическая литература Средней Азии XVI-XVIII вв. Письменные памятники. –Ташкент: Фан, 1985. – С. 187, 190.
3. Ахмедов Б.А. Тарихдан сабоқлар. – Тошкент: Ўқитувчи, 1994. – Б. 26-27.
4. Florian Schwarz. From scholars to saints. The Bukharan Shaykhs of Guybar and the ziyarat to the Four Bakr // Из истории культурного наследия Бухары // Вып. 6. – Бухара, 1998. – С. 36-49.
5. Немцова Н.Б. По караванным дорогам Бухарской степи // Великий шелковый путь. Культура и традиции. Прошлое и настоящее: Материалы международной научно-теоритической конференции – Ташкент, 2006. – С. 139.
6. Мейендорф Е.К. Путешествие из Оренбурга в Бухару. – М.: Наука, 1975. – С. 61
7. Агзамова Г Туронизамин карвонсаройлари // Фан ва турмуш. – 1997. - № 3. - Б.18-19.
8. Дженкинсон А. Путешествие в Среднюю Азию. 1558-1560 гг.: Английские путешественники в Московском государстве в XVI в. / Перевод с английского Ю.В. Готье. – Л.: Полиграфкнига, 1937. – С. 178.
9. Ҳасанов А.О. Карвонсаройлар меъморчилигини ривожлантириш масалалари // Проблемы архитектуры и строительства, 2019. № 2. – С. 22-25.
10. Ханьков Н.В. Описание Бухарского ханства. – СПб., 1843. – С. 42.