

ДРЕВНИЕ ДОРОГИ И ЗНАМЕНИТЫЕ ТОРГОВЫЕ ПУТИ

Древние средства передвижения

В древние времена человеческие мышцы были единственным средством перемещения. Человек сам был своим собственным «вьючным животным».



Со временем он приручил животных, научил их возить наездников и грузы. Быки, ослы, буйволы, лошади, верблюды использовались древним человеком в разных частях света для транспортирования.



Это устраивало человека на протяжении тысячелетий, а потом она начал стремиться найти способ, чтобы животные могли перевозить больше грузов. Были изобретенные сани и телеги, чтобы запрягать в них животных. Сани и санки с полозьями хорошо бежали по снегу, но были абсолютно непригодны на земле. В Евразии в сани чаще запрягали оленей, а не собак. Тысячелетиями люди жили на берегах холодных северных морей, полностью обеспечивая свое существование.



Телега — четырёхколёсная грузовая повозка. В телеги обычно впрягают лошадей, реже — буйволов, мулов, волов.

Традиционно телеги изготавливают из дерева, хотя на современных телегах часто вместо деревянных колёс устанавливают колёса с пневматическими шинами. На телегах используется оглобельная или дышловая упряжка.

Несмотря на кажущуюся примитивность, телега является сложным техническим сооружением состоящим из многих деталей. На строительство телеги у сельского плотника и его помощника уходило не меньше месяца работы.



Зарождение караван-сараяв

- **КАРАВАН-САРАЙ** - в архитектуре Среднего Востока постоянный двор в городах и на путях караванной торговли. Обычно имел форму просторного прямоугольного двора, обстроенного двух-, трехэтажными помещениями (внизу – загоны и стойла для скота, склады, лавки, вверху – жилые комнаты). Придорожные К.-с., окруженные массивной глухой стеной с укрепленным входом, нередко уподоблялись небольшой крепости.



Караван-сарай представляли собой прямоугольное двор с помещениями в один или несколько ярусов для размещения людей и кратковременного хранения товара. Часто внутри не было ни утвари, ведь путешественники должны были иметь все с собой - постель и ковры, а также припасы для себя и своих животных. Однако нередко была вода, или караван-сарай располагался вблизи источника или колодца. Животных ставили во дворе, но чаще в специально отведенной для этого заградении.

Нередко караван-сараяе учитывали возможность нападения и строились из прочного камня, чтобы отбить его или переждать недолгую осаду. Внешние каменные стены караван-сараяев могли быть украшены многие украшенными порталами входов.

На пересечении важных путей и в крупных городах караван-сарай представляли истинную подобие современных отелей с предоставлением дополнительного сервиса (питание, бани, пункты обмена и торговли и т.д.).



Древнекитайские путешественники

В Древнем Китае пространственные представления об окружающем мире также не ограничивались пределами своей страны. Китайским путешественникам была хорошо известна география Китая. Древние китайцы плавали не только по своим рекам, но и выходили на своих судах в Тихий океан.

Уже в период династии Шань-Инь (XVII – XII веков до н.э.) китайское государство имело заморские колонии. Об этом можно узнать из «Шанских од», в одной из частей Книги песен. В XI веке до н.э. при восхождении на престол одного из императоров династии Чжоу, ему в качестве дара был преподнесен корабль.

О том, что морские путешествия были составной частью жизни Древнего Китая, свидетельствует тот факт, что правитель царства Ци в VI веке до н.э. в течение шести месяцев плывал на корабле по морю в исследовательских целях. Китайский философ Конфуций более 13 лет провел как странствующий учитель.

Кроме торговых и прогулочных судов в Древнем Китае существовали и мощные военные корабли. Летописец сообщает о крупном морском сражении между царствами У и Ци в 485 г. до н.э. Известно, что в этих царствах существовали специальные верфи, где возводились военные, гражданские суда, а также суда для правительственных чиновников и послов.



Одним из первых китайских путешественников был Чжан Цянь, живший примерно во II в. до н.э. и занимавший при императорском дворе дипломатическую должность. Ему по делам службы приходилось часто бывать за границей. Его путешествия подробно описаны Сыма Цянем.

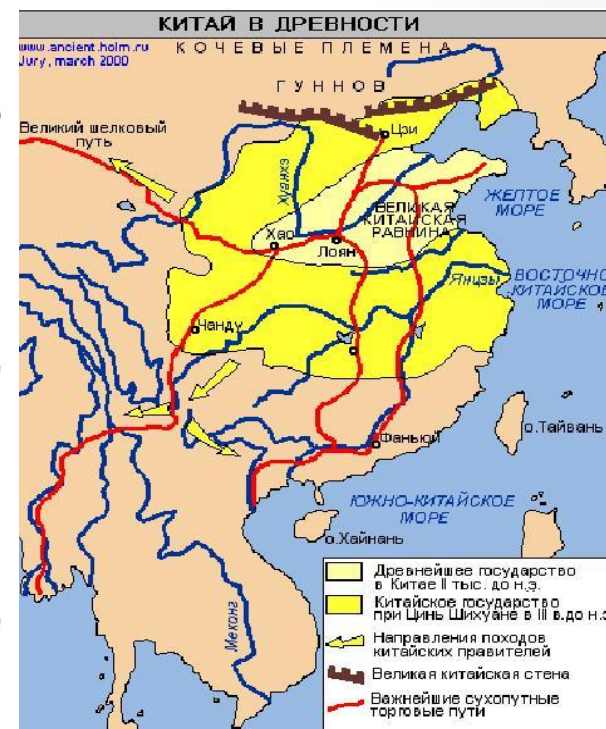
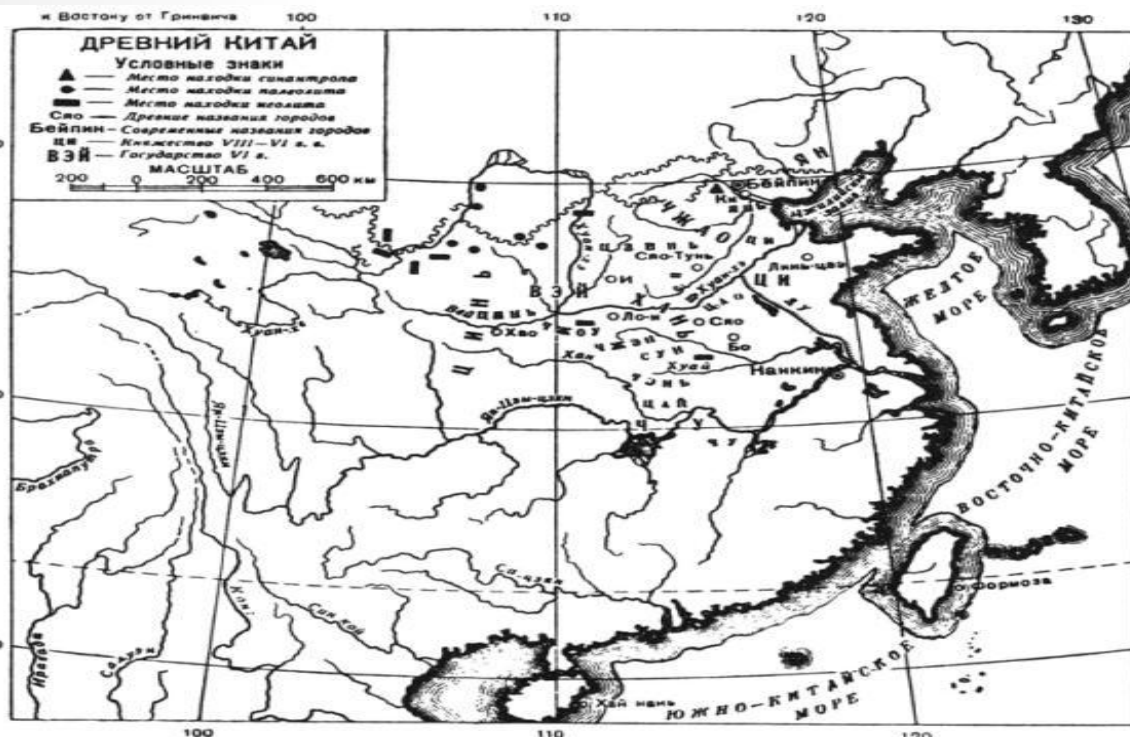
Чжан Цяню было поручено заключение военного союза Китая с кочевым племенем юэчженей против гуннов. Отправившись с этой миссией, Чжан Цянь попал в плен к гуннам, где провел 10 лет. После того, как ему удалось бежать из плена, он отправился на запад, преодолел Центральный Тянь-Шань и вышел к озеру Иссык-Куль. Там он узнал, что юэчжени откочевали в Ферганскую долину. Но и в долине он не застал это племя, так как оно откочевало за пределы Бактрии, расположенной по среднему течению Амударьи. Отправившись туда, Чжан Цянь обнаружил это племя, но свою миссию не смог выполнить, так как к тому времени племя завоевало огромные территории, и было уже не в состоянии вести новые войны. Обратный путь Чжан Цяня пролегал через Памир, южную оконечность Такла-Макан, озеро Лобнор. На границе с Китаем он вновь попадает в плен к гуннам. Только через два года ему удалось бежать из плена и вернуться на родину.

Совершая путешествия, Чжан Цянь постоянно вел записи. Им описаны Бухара, долина реки Или, степи Киргизии, территория современного Казахстана, расположенная к северу от Сырдарьи. Путешествие Чжан Цяня имело большое экономическое значение. По пройденному им маршруту на запад устремились китайские купцы. Они проникали не только в Среднюю Азию и в Индию, но и в Страны Малой Азии и Палестину.



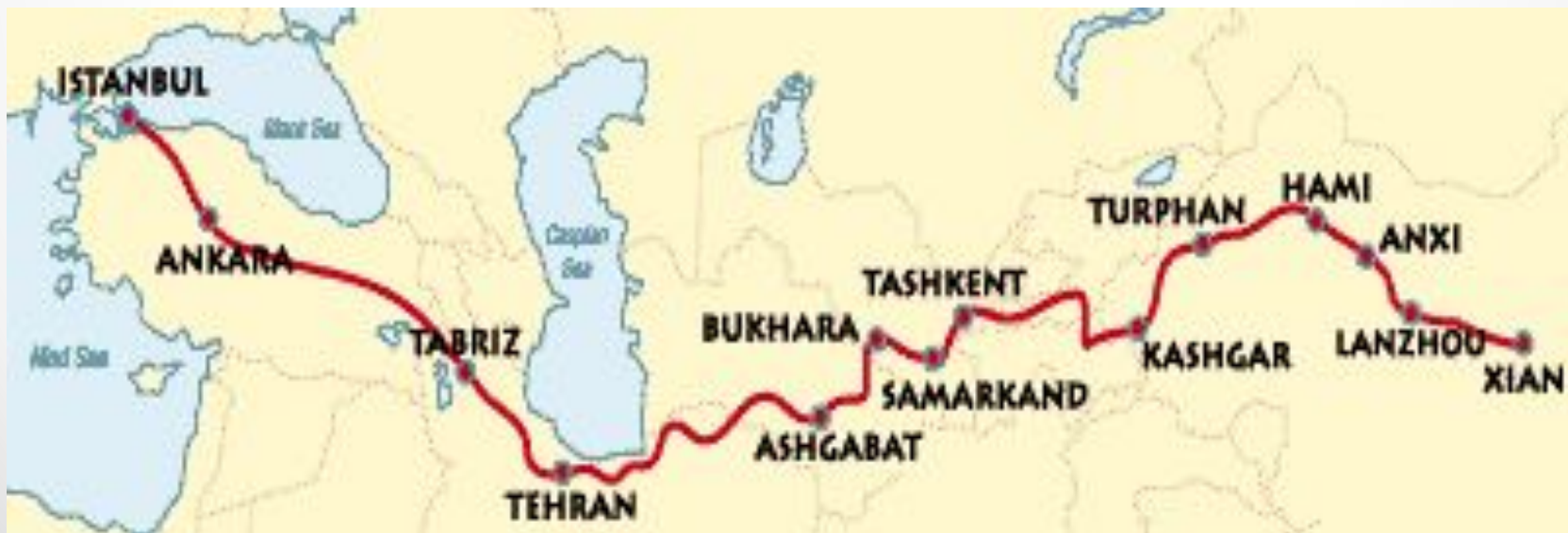
Так же как и другие народы, древние китайцы имели географические карты, которые они составляли с особой тщательностью. Самые древние из сохранившихся карт относятся к правлению династии Хань (168 г. до н. э.). В 70-х гг. XX в. были найдены две карты, выполненные на шелке. Одна из них чисто географическая, а другая – военная. Научная картография начинается с энциклопедиста Чжан Хэна во II в. н.э. Он впервые создал географическую сетку. А в III в. н.э. в Китае уже были утверждены официальные стандарты по изготовлению карт и существовало особое бюро по производству картографических съемок. Оттиски карт делали с деревянных клише.

Китайцы хорошо знали свойство магнитной стрелки. Из куска магнетита (природный магнитный железняк) вырезался ковш, который помещался на гладкую каменную поверхность. Ручка этого ковша показывала на юг. Это приспособление называли «Синан». В Китае также применяли отвес – «указатель тени» для определения времени суток. Более того, у древних китайцев имелась географическая литература. К наиболее известным книгам относятся «Книга рек», «Книга о морях и горах», «Книга по географии Китая».



Великий шелковый путь. «Дорога благовоний».

Великий шелковый путь-караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в Средние века. В первую очередь, использовался для вывоза шёлка из Китая, с чем и связано его название. Путь был проложен во II веке до н. э., вёл из Сианя через Ланьчжоу в Дуньхуан, где раздваивался: северная дорога проходила через Турфан, далее пересекала Памир и шла в Фергану и казахские степи, южная — мимо озера Лоб-Нор по южной окраине пустыни Такла-Макан через Яркенд и Памир (в южной части) вела в Бактрию, а оттуда — в Парфию, Индию и на Ближний Восток вплоть до Средиземного моря



Немало опустошительных войн, разрушений, пожарищ, голода и мора видели древние, торговые города, расположенные вдоль шелкового пути. Одни из них канули в вечность, оставив потомкам развалины овеянные легендами, другие не раз полыхали в огне, погибали и вновь возрождались, чтобы поражать мир богатством, синевою куполов, ажурной терракотовой вязью мавзолеев и мечетей. Веками шумели разноязычные, восточные базары, сотни лет по пыльным караванным дорогам везли для продажи европейцам драгоценные шелка и камни, пряности и красители, золото и серебро, экзотичных южных птиц и зверей.



Путь благовоний (также **ладанный путь**, **путь ладана**) — торговый путь, который в античности связывал юг Аравийского полуострова со странами Средиземноморья и Месопотамии. По нему из древних царств на территории современных Йемена и Омана, а также с Африканского рога и острова Сокотра, доставлялись в Средиземноморье и Междуречье ценные благовония — в основном южноаравийский ладан, смирна и африканские специи.



Широкое применение благовоний на древнем Востоке создавало большой спрос на них и, следовательно, вызвал обширную торговлю этими товарами, что и вызвало появление этого торгового пути



**Спасибо за
внимание**