

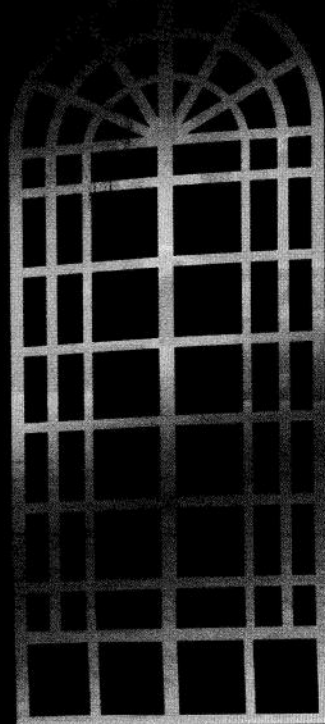
АБАЙ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ ПЕДАГОГИКАЛЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
КАЗАХСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ АБАЯ



ХАБАРШЫ

ВЕСТНИК

№2(57), 2018



«ТАРИХ ЖӘНЕ САЯСИ-ӘЛЕУМЕТТІК ҒЫЛЫМДАР» сериясы
серия «ИСТОРИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ НАУКИ»

Zakiryanov K.K., Kulakhmetova G.A., Makogonov A.N. About the turkic (kazakh) origin of the saks-massagetae queen tomiris and cyrus ii the great.....

Елеуов М. Мұнаралар мен қарауылтөбелер туралы аңыздар (Шу, Талас өңірлері мен Қаратаудың материалдары бойынша)..... 223
Eleuov M. legends of medieval watchtowers and karauyltobe (on Shu, Talas' valleys and Karatau materials).....

Сыздықова Г.М., Байшуақова А.Д., Наурзова Қ.Қ. Қазақ халқының дәстүрлі үйлену тойы мен оған қатысты рәсімдері..... 227
Syzdykova G.M., Baishuakova A.D., Naurzova K.K. Traditional wedding customs of Kazakhs.....

Терекбаева Ж.М. Қазақ халқының дәстүрлі су көлігінің тарихынан (XVIII-XX ғ.ғ.)..... 234
Terekbaeva Zh.M. From the history of traditional water transportation of the kazakh people (XVIII-XX centuries).....

Абжаппарова Б.Ж., Кенжебай Б. Қазақ дәстүрлерінің ұлтты ұйыстырушылық мәні..... 240
Abzhapparova B.Zh., Kenzhebay B. Role of Kazakh traditions and customs in life.....

Чотбаев А.Е. Қазақ Алтайындағы Қаракаба қорымынан табылған қару-жарақтар мен ат әбзелдері..... 247
Chotbaev A.E. Items of armament and horse equipment from the burial ground of Karakaba in the Kazakh Altai.....

ТАРИХТЫ ОҚЫТУ ӘДІСТЕМЕСІ МЕТОДИКА ПРЕПОДАВАНИЯ ИСТОРИИ TEACHING HISTORY

Ksenzhik G., Kulshigashova M. Cartographic materials on history of Kazakhstan XVIII – early XX centuries: theoretical and methodological problems..... 257

Ксенжик Г.Н., Кулшигашова М. К. XVIII – XX ғасырдың басындағы Қазақстан тарихы туралы картографиялық материалдар: теориялық-әдістемелік мәселелер.....

Сманқұлова Ж.Е. Жаңартылған оқу бағдарламасындағы тиімді педагогикалық технологиялар..... 264
Smankulova G.E. Effective pedagogical technologies in the updated training program.....

Сманқұлова Ж.Е. Білім мазмұнын жаңарту жағдайында Қазақстан тарихын оқытудың теориясы мен әдістемесі..... 267
Smankulova G.E. Theory and methodology of training of the history of kazakhstan in education content of the educational institution.....

Оспанов Е.Б. Тас дәуірінің теориялық-методологиялық мәселері мен әдістері..... 272
Ospanov E.B. The teoretical-methodical problem and methods of epochem.....

Терекбаева Ж.М.¹

²PhD докторант 3курс, КазНУ имени аль-Фараби, г. Алматы E-mail: terekbaeva87@mail.ru

ИЗ ИСТОРИИ ТРАДИЦИОННЫХ ВОДНЫХ ТРАНСПОРТОВ КАЗАХСКОГО НАРОДА (XVIII - XX вв.)

Аннотация

В статье рассматриваются история водных транспортов, сфера применения, аналогичные сходства с другими соседними странами, виды традиционных водных транспортов у казахов, охватывающий промежуток с XVIII века до начала XX века. Для рыбной ловли, грузоперевозки товаров и для перевозки людей в основном пользовались лодки и большие судно, а так же древнейшим средством передвижения по воде являются камышовые салы. Опираясь на имеющиеся материалы, автором было выявлено, традиционный водный транспорт сыграл большую роль в казахской степи.

Ключевые слова: традиционный, лодки, судно, салы, водный транспорт

**Выполнена в рамках проекта «AP05135126 – Традиционные методы водоснабжения в аридных зонах Казахстана: этнологические и георхеологические подходы».*

Zh.M. Terekbaeva¹

¹Kazakh National University al-Farabi Kazakh National University, PhD student.

E-mail: terekbaeva87@mail.ru

FROM THE HISTORY OF TRADITIONAL WATER TRANSPORTATION OF THE KAZAKH PEOPLE (XVIII - XX centuries)

Abstract

The article examines the history, seope, similarities with other neighboring countries, the types of traditional water transports for Kazakhs, covering the interval from the XVIII century to the beginning of the twentieth century. For fishing, cargo transportation of goods and for transportation of people, boats and a large ship were mainly used, as well as the oldest means of transportation on the water are reed salsas. Based on the available materials, the author has revealed that traditional water transport had a big role in the Kazakh steppe.

Key words: traditional, boats, ship, salas, water transport

XVIII ғасырдың басында қазақ даласының Каспий, Балхаш, Арал теңізі, Сырдария, Ертіс, Жайық, Есіл, Іле және т.б. ірі өзен-көлдерінде су көлігі жүйесі қазақтар, өзбектер, қарақалпақтар мен көршілес орыс халықтары үшін де аса маңызды рөл атқарған. Қазақта сумен адам және жүк тасымалдауға арналған көліктің түрлері қайық, кеме, сал, паром т.б. болды.

1885 жылы П.П. Семеновтың редакциялауымен жарық көрген «Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении» атты жинақтың XX-шы томы «Русская Средняя Азия» деп аталады. Қазақтардың дәстүрлі шаруашылығы, көші-қон бағыты, тұрмыс-тіршілігі мәселесін жан-жақты қарастырған еңбек болып табылады. Аталмыш томда жергілікті халықтың Сырдария өзені арқылы өту үшін қамыстан жасалған «сал» деп аталатын су көлігін пайдаланылғандығын айтып өткен [1, с. 136].

«Россия. Полное географическое описание нашего отечества» атты жинақтың 1913 жылы шыққан «Туркестанский край» атты XIX-шы томында [2] жергілікті Түркістандықтар Әмудария, Сырдария және Іле өзендерін кесіп өту үшін су көлігі қайықты қолданғандығы, ал кей кездері барка (жүк таситын үсті ашық үлкен сүйретпе кеме), паром, кеме арқылы кесіп өткендігі сипатталған.

«Азиатская Россия» атты еңбектің 1-ші, 2-ші томдарында берілген Сыр-Арал бойынан түсірілген қайықты суға салуға түйемен тасып бара жатырған сурет, қайықты су жағасында емес, елді мекенде жасалғанын айғақтайды [3].

Украин халқының ұлы ақыны, суретші Тарас Григорьевич Шевченко (1814-1861) өз өмірінің біраз бөлігін Маңғыстау түбегінде өткізген. Сол жылдар аралығында қазақ халқының өмірі мен тұрмысына, тарихын шынайылықпен бейнелейтін көптеген туындыларды қалдырған. Қазақ жерінде өткізген жылдарында салған көркем суреттерінің мазмұны материалдық мәдениеттің, соның ішінде дәстүрлі көлік жүйелерін саралауға дерек көз болады. Әсіресе 1848-1849 жылдары орыстың

зерттеушісі және теңізшісі А.И. Бутаков басқарған Арал экспедициясында қазақ халқының су көліктерінің суретін салады. Мысалы, «Қосарал фортындағы шхуналар», «Константин» және «Михаил» шхуналары, «Райым бекінісі. Сырдария суатынан көрініс» атты туындыларынан және «Қосаралдағы айлы түн», «Қосаралдағы қазақ қоныстары» [4, 5] суреттерінен Арал маңындағы қазақтардың қайық түрлеріндегі ерекшеліктерді аңғаруымызға болады. «Константин» және «Михаил» шхуналары 1848 жылдың 25 шілдесінен бастап теңізге шыққан.

Тулада туылған жанрлық суретшінің бірі, кескіндемелік шығармаларды жазған Андрей Андреевич Поповтың (1832-1896) көптеген суреттері берілген. Соның бірі «Еділдегі қазақтар» атты суреті. Суретте Волганың кең айдынында қайықтағы екі адамның бейнесі байқалады. Аталмыш суреттен қарапайым шаруа қазақтардың қайықты су көлігі ретінде қолданғандығын көреміз [4, 34 б.].

Қазақтардың көлік қатынас-құралдарын суреттеген суретшінің бірі Николай Николаевич Каразин (1842-1908) болды. Әскери-шығыстанушы, этнограф, штабс-капитан Н.Н. Каразин «Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении» атты басылымын иллюстрациялауға белсенді қатысқан. «Живописная Россия» басылымында жарияланған «Нижнее течение Сыр-Дарьи» атты жазбасы және «От Оренбурга до Ташкента. Путевой очерк Н.Н. Каразина» атты еңбегі қазақтардың материалдық мәдениетін қамтыған. Сол жинақта «Сырдариядағы салдар» (1-сурет), «Сырдария сағасы» және т.б. суреттері берілген [1, 136 б.] «Ертістегі кеме қатынасы» туындысы да халықтың қатынас-құралдарының түрліше болғандығын бейнелейді.

XXV томдық «Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба» атты жинақ ресейлік губерниялар мен облыстардың сатистикасына, географиясы мен этнографиясына арналған. Аталмыш жинақтың подполковник Л.Мейрдің басшылығымен шыққан «Киргизская степь. Оренбургскаго ведомства» атты XVI томы қазақ халқына арналған [6]. Жинақтың бұл бөлімінде қазақ даласындағы сауда керуен жолдарының бағыттары мен өзен-көлдер арқылы өтетін су жолдары жөнінде айтылған.

1846 жылғы Бас штаб капитаны Шульц өз жазбасында өзен өткелдеріндегі сал-паромды келесідей сипаттаған: «Қазіргі уақытта Сырдарияда су көлігі жоқ, оның орнына ұзындығы 4-7 сажын, ені – 2 аршын болатын ағаш кесінділерін бір-біріне темір арқылы бекіткен салдар суға жіберіледі. Олар 6-12 атты немесе 125-250 пұтқа дейін салмақтағы жүкті өткізе алады. 1846 жылы тамызда олардың саны көп болған жоқ. Сал жасауға тұт, қаратал, емен ағаштарының діні қолданылған, олар Хиуа жерінде жасалып, Әмудария өзені арқылы Аралдың сол жақ жағалауына түсіріліп, сол арқылы Сырдарияға жеткізілген [7, с.330].

Қайықтар суы терең, алабы кең, көпірі жоқ өзендер өткелдерінен арғы жағалауға өту үшін, балық аулау үшін жүк көлігі ретінде қолданылған. Қазақ жерінде қайық кең қолданыста болған, суы терең өзеннің бірі Сырдария өзені. Сауда керуені Сырдариядан төрт өткел арқылы өткен: Ұшыр өткелі №1 форттан – 16, Мортқық – 30, Шірік – 80, Қимақалған – 100 шақырым жерде орналасқан. Күздің соңынан бастап, қыста сауда керуенін өткізу үшін Сырдария мұзының үстінен қамыстан жол салған [7, 471 б.]. Ал, 1860 жылғы әскери құжат Сырдария өткелдерінде қайықпен тасу ісінің жолға қойылғандығын нақтылайды. Қайықпен тасу Сырдарияда Перовск форты, Кубас өткелдерінде, Куандарияның Күлек өткелінде дамыған. Қайықшылар жүргіншілерден өткелден өткізгендері үшін ақы алып отырды. Осы уақытта сауда керуенін өткізетін қайықтардың жалпы саны 80-ге жеткен екен. Жазба деректер сол уақытта қазақ қайықтарының саны айтарлықтай көбейгенін айтады. 1856 жылы Мортқық өткелінде 19 қайық болса, 1862 жылы 120 қайықты құраған [6, с.51-60]. Бұл мәліметтерді қарасақ, қазақ даласында су транспортының жылдан-жылға дамып, көбейіп келе жатқанын байқауға болады.

XVIII ғасырдың басында бөренелерден, бума қамыстан, буылған тал бұтақтарынан жасалған қарапайым жүзу құралы – салды пайдаланылған [1, с. 136]. Су жолымен адамдарды, жүктерді тасымалдауға арналған су көлігі өзен-көл маңайында өмір сүретін қазақ халқы үшін ең ыңғайлы уақытша қатынас құралы болды.



Сур.1. Сырдариядағы салдар. «Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении», 1885 г.

Қамыстан, қоғадан, талдың бұтағынан баулап жасалған түрлерінің диаметрі 50 см-дей, ұзындығы 4-5 метр шамасында болған. Бұл 6-8 буманы қатарластырып қойып көлденеңінен (асты-үстінен) 3-4 жерден мықты сырықтар салып, өзара арқанмен тартып буып, үстіңгі жағына тақайдан немесе сырғауылдардан төсеніш салынып, олар да арқанмен шандылып бекіткен. Мұндай сал көліктер 2-3 адамды немесе жүкті үлкен өзендерден өткізуге жарамды болған. Арасына су сіңіп, көтеру қасиеті төмендеп кетсе қолданыста алып тастаған. Сол себепті де сал бір жазға ғана шыдайтын, уақытша су көлігі болып саналады. Өзеннің қатты ағысына шыдамай, өзендегі жартастарға, тастарға тигенде ыдырап, тез бұзылғандықтан уақытша маусымдық мәні бар көлік болды. Көбінесе мұндай салдарды қош барысында, әскери жорық кезінде өзен-көлдерден өту үшін қолданған.

Үлкен өзен-көлдерден жүзіп өту үшін адамға көмекші құрал ретінде қамысты қолтығына буып алып, екінші қолымен жүзу арқылы келесі жағаға өткен. Әсіресе ағысы қатты Сырдария өзенінде қамыс суға батпағандықтан шом қамыстарды қолданған. Ерте кезендерде бітеу теріні үрлеп алып үлкен өзен-көлдерден жүзіп өтуге, ал бірнешеуін қатарластыра байлап өзендерден жүк тасып өткізетін сал жасалғаны туралы ауызша мәлімет кездеседі.

Орталық Азия мен Қазақстан жеріндегі ағашы жоқ далалық жағдайында үлкен өзеннен жүзіп өту үшін ерте кезде бітеу сойылған мал терілерінен үрлеп толтырылған «мес сал» жасалған [8, с. 365]. «Собрание сочинений о Туркестанском крае вообще и сопредельных с ним стран Средней Азии» атты Түркістан жинағының 287-ші томында Ауғанстан жерінде ағылшын әскерлерінің мес салды пайдаланылғанын көрсеткен суреті берілген. Суретте ірі малдың отыздан асқан үрленген местерін қатарластыра қойып, үстіне шыбықтардан өрілген беткі қабатын төсеген. Бұл мес сал 19-ға жуық адамды көтеріп тұр [9]. Ауа толтырылған местерден сал, қалқымалы көпір жасап үлкен өзендерде өткел ұйымдастыру әскери жорықтарда жиі қолданылған. Ал, қазақтарда да сал жасау үшін бітеу сойылған ұсақ малдың терісін дәстүрлі мес жасағандай етіп, мойын тесігінен ауа үрлеп толтырады да мықтап бекітеді. Өзеннің таяздау жерінде бірнеше месті өзара біріктіріп байлап, үстіне тақайдан тепкішек алаңша жасалады. 20-30 местен жасалған қалқымалы сал 1500 кг.-ға дейін жүк көтеретін. Бірақ бұл салдың түрі біздің дерек көздерінде кездеспейді. Тек қана ауызша мәлімет тараған.

Салдың келесі түрін бөренеден жасаған. Көбінесе аталған өзендерде ағысты бойлап, жүк тасымалдауда қолданылған. Қазақстанның оңтүстік аймағындағы далалық өзендерде сал терек, тораңғы сияқты жеңіл ағаштардан жасалса, еліміздің шығысы мен оңтүстік-шығыс бөліктеріндегі ірі өзендерінде сал, қарағайдан жасайтын. Пішіні төрт бұрышты, қоға, қамыс араластырыла буылған, ұзындығы да, ені мен биіктігі де 2 метр шамасында болатын ыспа құралын Тасарал, 1-Балқаш балықшылары оны сал деп те атаған. Ыспа құралын бұрын қайықтың орнына қолданған [10]. Ыспаны Атырау облысы Маңғыстау ауданы, Ақтөбе облысы Ырғыз ауданы, Ресейдің Орынбор қаласы, Қызылорда облысының Арал ауданының қазақтары *шөп таситын құрал* немес *сүйреткі* деп атайды.

Салды ағызғанда алдыңғы жағында ұзын арықпен таяз жерлерден және жағалаудан итеріліп, өзеннің ағысына қарай бағыттап отырылады. Көп салмақты жүк тасымалдау үшін көлемі үлкен салды ұжымдасып, ауыл ауылдан көмек шақырылып бірлесе жасаған.

Қазақтарда сал қайықты көпір деген атау бар. Яғни жеке құрам мен әскери техникаларды су бөгеттерінен өткізуге арналған жүзбелі көпірді айтамыз. Жергілікті жердегі жүзбелі құралдардан немесе қолда бар материалдарды қолдану арқылы жиналуы мүмкін. Еліміздің шығысы мен оңтүстік-шығыс аймақтарында кесілген ағаштарды сумен ағызып тасымалдайтын тәсілді – «сал ағызу» деп атаған. Яғни, ағаштардың қалқымалығын пайдаланып, оларды көлік құралдарына тиемей тасымалдауды айтамыз. Кесілген қарағай бөренелерді елді мекендерге жеткізу үшін қолданған.

Салдар ағысқа қарсы жүзе алмағандықтан, басқару қиындық туып, арнасын жиі өзгертіп отыратын өзендерде қолданған. Сол себепті де жоғарыда айтып кеткендей қоға, қамыс сияқты жеңіл материалдардан жасап, белгілеген пунктке жеткен соң суға ағызып жіберген. Қазақтар көңіл-күйі болмай отырғанын, қатты шаршағанын, бастаған ісін бітіре алмағанын «салым суға кетті», «салым суға кетіп отыр» деп жекізген. Бұл салдың қолданыстық мерзімімен, әрі салдың суда ағатын, яғни суда қолданылатынымен байланысты. Ж.Аймауытовтың «Ақбілек» романында: «Мұқаштың салы суға кетті, не айтарын білмеді» деген жолдарында еңсесі, ұнжырғасы түсіп кеткенін жеткізген [11].

Балық аулауға, су жолдарымен жүк тасуға, шаруашылықтың түрлі саласында қолданылып, суда жүзуге арналған су көлігінің кең қоданыстағы түрі қайық болғаны белгілі. Қайықтардың жасалуы мен аталуы көлеміне байланысты әр түрлі болады. Атаулары әр түрлі болғанымен атқаратын қызметі бір. Атырау облысының кейбір аудандарында, Қостанай, Маңғыстау облысы, Ресейдің Волга қаласында балық аулауға шыққанда, желді күні су толқынынан қорғайтын желкенді бөз матаның қолдануына орай *ау қайық* деген. Арал теңізінде де желкенді қайық кең қолданыста болғандығын фотодеректер мен сызба суреттер айғақтайды. Тілдік аймақтық ерекшеліктер қайық түрлерінің атауларынан да көрініс тапқан. Қызылорда облысының Арал ауданында балық аулауға, көбінесе жағалауда, қара суда, өзен сағасында, көлдерде қабадан ау құрғанда қолданатынын – *қабадан қайық*; Атырау облысында – *қолас қайық*, *астау қайық*, *желкем қайық*; үлкен қайықты – *кеме*, *реуішке*; желкенсіз, кішкене қайықты – *пошалка*; балық таситынын – *ыдыс қайық*; жәй серуенге шығатынын – *мәдени қайық*; деп атау қалыптасқан. Түркіменстан қазақтары тілінде бір кісілікті – *жекперді қайық*, түбі жалпақ үлкен қайықты – *кіржім*, желкенді қайықтың үлкен түрін – *ұшан* дейді [12]. Шығыс Қазақстан облысының Күршім ауданында суға құрмақ салуға шығатын кішкене жеңіл түрін *құрмау қайық*, суға сүзгі салатын үлкен түрін *сүзгі қайық*, жүк таситын үлкенін *қарбыз қайық* деп атайды [10]. Қарақалпақстан қазақтары ауыр салмақты жүк тасу үшін байланыстырылып, қосақталып жасалған екі қайықты *қосқайық* десе, Сыр өңірі қазақтары «*түйе қайық*» деп атайды [13].

Қайықтардың негізгі құрылымы Қазақстанның барлық аймақтарында бірдей болып келген. Жоғарыда аталған дәстүрлі қайықтардың барлық түрі терек пен қараталдан жасалатын болған. Себебі қайық көп жылдық көлік болып табылады. Қайық жасау барысында ағаштарды кемінде 10-15 жылдай әбден кептіріп, көлеңкеде сақтаған. Қайықтың ескектерін қолданыс кезінде ыңғайлы болу үшін, жеңіл, әрі тез есу үшін жеңіл ағаштан жонып ескек жасаған.

Қазақ жерінде су көліктерін көбінесе қарапайым түрде балық аулау үшін, жүк тасымалдау үшін, суда жүзетін құстарды аулау үшін пайдаланылған. Амудария өзенінде сауда керуені жүктерін тасымалдауға кеңінен қолданған. Амудария өзенінде қолданысты болған кіші қайықтар 300 – 600 пұт, орташа қайықтар – 600-800 пұтты, үлкен қайықтар – 1000-1200 пұтқа дейін көтерген. Хорезмдегі дәстүрді ортаны арнайы зерттеген М.В. Сазонова жергілікті халық 3 тоннаға дейін жүк көтеретін кішілеу түрін *қайық*, ал 60-70 тоннаға дейін көтеретін үлкен қайықтарды *кеме* деп атағанын айтады [14, 83]. Қайықтың үлкен түрінің кеме деп аталуы қазақ жерінде Каспий жағалауы қазақтарының тілінде қолданылғанын жоғарыда айтып өттік.

XIX ғасырда Орта Азиямен Ресейді байланыстырып отырған керуен жолдарымен сауда қатынастары солтүстік және оңтүстік бағыттары арқылы жүзеге асып отырды. Солтүстік бағыттың екі тармағы болған [14]. Бірінші бағытында сауда керуендері Үргеніштен Қазалыға, Бірғыз және Ор арқылы Орынборға қарай қозғалған, жолдың ұзақтығы 1400 км. құраған. Екіншісі, Қоңырат арқылы Үргенішке, Ембі өзенінен Орынборға дейінгі жол. Соның ішінде Қоңыратқа дейінгі 300 км. қашықтығын кеме арқылы жүзіп өткен, жалпы 1300 км. құраған. Жүк Үргеніштен және Шабатқа дейін кішкене қайықтармен, әрі қарай Қызыл Арбатқа (400 км) дейін керуенмен жеткізілді. Узун адаға (225 км) дейін темір жол бойымен тасылды. Узун ададан әрі қарай теңіз арқылы Волгадан Нижний Новгородқа дейін кемемен жеткізілді. Жүк тасымалының тағы бірі Үргеніштен Уазға дейін кеме тасымалымен, ал Красноводскіге дейін (545 км) түйеге теңделіп керуен арқылы жеткізіліп, одан әрі қарай теңіз арқылы Ресей орталығына тасымалданды. Ресей отарлауы басталған кезеңнен Ташкент қаласына дейін темір жол салынғанша жол қатынасы ретінде кеме мен маңызы зор болғандығын көруімізге болады.

Қыс мезгілдерінде теңіз, көл, бөген және өзендегі байланысты кеме қатынасы тоқтаған кезеңде аптасына бір рет өзен, көл жағасындағы жағыс жерге келіп, басқа қыстақтардан қосшыларды шақырып, кезекпен ас таратып, атап отырған [14, с. 89].

Жалпы Амудария бойындағы халықтар жаңа қайықты, кеме мені суға жібергенде өгізді немесе сиырды құрбандыққа шалып, құран оқып, үлкен қазандарда палау пісірген. Ашық теңізге шығып,

қиын жағдайға түскенде қайықшылар көбінесе Нұх пайғамбарды еске алып, садақа беруге ниет білдіреді. Ел арасында осы уақытқа дейін Нұх пайғамбардың Қазығұрт тауының басына тоқтаған кемесі туралы аңыз сақталған. Қазақта Нұх пайғамбардың кемесі деп ислам дінінде аса жоғары құрметтелетін пайғамбарлардың бірі Нұх пайғамбар Алладан дінсіздерге қандай шара жасалатыны туралы медет сұрағанда, Алла тағаланың дінге сенетіндер мен дүниедегі тіршілік иелерінен, 18 мың ғаламнан бір-бір жұптан (ұрғашы – еркек) алып, мінгізіп, жер бетін қаптаған топан судан аман алып қалуы үшін Нұх пайғамбарға жасап берген кемесін айтады. Бір аңыз бойынша Амбар-ананың ұлы Хубби Амудария өзенінде жоғалып кетеді. Ол су астындағы әлемнің басқарушысы Хубби Сұлтан болатын. Хубби Сұлтан өзен көлдегі су апаттарынан қайықтар мен кемелерді қорғаған және аман алып қалып отырған деген түсінік қалыптасқан. Сонымен қатар су тасқыны мен кеме апатына ұшырататын зұлым аранғылар бар деп түсінген Орта Азия халықтары. Аранғылардан қорғайтын, адамдардың аман қалуы үшін күресетін Хубби Сұлтан болды. Сол себепті де балықшылар Нұх Хазіретіне немесе Хазіреттің шәкірті Сұлтан Хуббиды еске алып, аман-есен үйлеріне келгенде әулиелерге бағыштап құран оқып, садақа таратқан [14, 89].

Жоғарыда келтірілген мәліметтерді саралай келе қорытынды жасайтын болсақ, қазақ халқының шаруашылық, тұрмыстық жағдайында су көлік-құралдарының алатын орны ерекше болған. Салдардың алғашқы қарапайым (қоғадан, қамыстан жасаған) түрлері және (бөренеден, теректен, тораңғыдан және қарағайдан) жасалған күрделі түрлері көш барысында, әскери жорық кезінде және басқа да қажеттілікті өзен-көлдерден өту үшін қазақ жерінде кеңінен қолданыста болғанын аңғарамыз. Ал, балық аулауға, су жолдарымен жүк тасуға, шаруашылықтың түрлі саласында қолданылған қайықтар мен кемелердің маңызы жоғары болғанын көре аламыз.

Қайық, сал жасаудың дәстүрлі технологиясы, кәсіптік атаулар жүйесі қалыптасты. Су көліктерін жасаудың халықтық білімін жергілікті ағашшылар қоса меңгерді.

Ресей, Хиуа, Бұхара, жалпы Орта Азия елдерімен тауар алмасу мақсатында қазақ жерінің ірі өзен-көлдеріндегі су көліктері маңызды орын алды.

Қазақ халқының су көліктерінің қызметі, түрлері, оның жасалу әдісі, аймақтық ерекшеліктері, маңыздылығы жөнінде әлі күнге дейін ғалымдар тарапынан зерттелмеген мәселе екендігі анық.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. *Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Русская Средняя Азия. Закаспийский край, Туркестан и Киргизская степь.* – Т.Х. – СПб., М.: Издание товарищества М.О. Вольф, 1885. – 448, IV стр. с илл.; 43 л. илл.
2. *Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. По ред. П.П. Семенова и В.И. Ламанского. Т.ХІХ. Туркестанский край. Составил: князь В.И. Масальский.* – СПб.: Издание А.Ф. Дефриена, 1913. – 861 с.+карта.
3. *Азиатская Россия. Издание переселенческого управления главного управления землеустройства и земледелия.* – СПб.: В типорграфии товарищества А.Ф. Марса, 1914. Т.1. Люди и порядки за Уралом. – 576 с. + ил.; Т.2. Земля и хозяйство. – 638 с. +11 ил.; Т.3. Приложение – СІІІ с.
4. *Ғалиев В.З. Қазақстан ХІХ ғасыр суретшілерінің шығармаларында.* – Алматы: Өнер, 2005. – 160 б. + 2 баспа табақ, жапсырма.
5. *Шедрость сердца. Казахстан в творчестве Т.Г. Шевченко.* – Алматы: Өнер, 1992. – 152 с.
6. *Мейр Л. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Ч.1. Киргизская степь. Оренбургского ведомства.* – СПб.: 1865. – 288 с.+12 л карта + табл.
7. *Казахско-русские отношения в XVIII-XIX веках (1771-1867 годы). Сборник документов и материалов.* – Алма-ата: Издательство АНКазССР, 1961. – 743 с.
8. *Қазақтың этнографиялық категориялар, ұғымдар мен атауларының дәстүрлі жүйесі. Энциклопедия. 4-том. Қ-О. Ғылыми редакторы және жоба жетекшісі Нұрсан Әлімбаев.* – Алматы: РПК «Слон», 2013. – 736 б; ил.
9. *Туркестанский сборник. Собрание сочинений о Туркестанском крае вообще и сопредельных с ним стран Средней Азии. Составляемый В.И. Межовым. Т. 287.* – СПб., Типография В.С. Балашева, 1887. – 301 с.
10. *Қазақ тілінің аймақтық сөздігі. Құраст. Ғ.Қалиев, О.Нақысбеков, Ш.Сарыбаев, А.Үдербаев және т.б.* – Алматы: «Арыс» баспасы, 2005. – 824 бет.
11. *Аймауытов Ж. Ақбілек: роман.* – Алматы: Раритет, 2003. – 240 бет.
12. *АЕАЖМ. Қайырмағанбетов К. 1947 ж.т., Түрікменстан, Дашогуз (Ташауз) қ., 2017 ж.*
13. *АЕАЖМ. Сапарбаева Т. 1939 ж.т., Қарақалпақстан, Шымбай районы, 5-ші азат ауыл советі, 2018 ж.*
14. *Сазонова М.Б. Традиционное хозяйство узбеков Южного Хорезма.* – Ленинград: Наука: Ленинградское отделение, 1978. – 97 с.