



МӘДЕНИ МҰРА

КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ

CULTURAL HERITAGE

ISSN: 2708-3365

№1

Нұр-Сұлтан
2020

Бас редактор:

А. Мұхамедиұлы, өнертану докторы,
профессор

Редакциялық алқа:

Асанканов А.А., тарих ғылымдарының докторы, ҚР
ҰҒА корреспондент мүшесі (Қырғызстан).

Әбдуақап Қара, тарих ғылымдарының докторы,
профессор (Түркия).

Бороффка Н., археология докторы, профессор
(Германия).

Бейсенов А.З., тарих ғылымдарының кандидаты
(Қазақстан).

Ибадуллаева З.Ө., тарих ғылымдарының
кандидаты, доцент (Қазақстан).

Ибраева А.Г., тарих ғылымдарының докторы,
профессор, ҚР Ұлттық Жаратылыстану ғылымдары
академиясының академигі (Қазақстан).

Касеналин А.Е., PhD докторы, (Қазақстан).

Купаева А.Қ., PhD докторы, (Қазақстан).

Қартаева Т.Е., тарих ғылымдарының кандидаты,
(Қазақстан).

Малдыбаева Р.К., өнертану кандидаты (Қазақстан).

Мұқтар Ә.Қ., тарих ғылымдарының докторы,
профессор (Қазақстан).

Нұразхан А.Ш., педагогика ғылымдарының
кандидаты, ҚР Көркемөнер академиясының
академигі (Қазақстан).

Оңғар А., тарих ғылымдарының кандидаты
(Қазақстан).

Самашев З.С., тарих ғылымдарының докторы,
профессор (Қазақстан).

Төлеубаев Ә.Т., тарих ғылымдарының докторы,
профессор (Қазақстан).

Смағұлов О.С., ҚР ҰҒА академигі, тарих
ғылымдарының докторы (Қазақстан).

Таймағамбетов Ж.Қ., ҚР ҰҒА академигі, тарих
ғылымдарының докторы, профессор (Қазақстан).

Үмітқалиев Ұ.Ұ., тарих ғылымдарының кандидаты
(Қазақстан).

Шамильоглу Ю., Висконсин университетінің
профессоры (АҚШ).

Алтын Орданың 750 жылдығы
750-летие Золотой Орды

Мұқтар Ә.Қ., Жұмабаев А.Ж. Әлкей Марғұлан және Сарайшық	4
Биялова Г.Д. Раскопки погребения воина XIV в. на городище Бозок в Северном Казахстане	10
Тлеугабдулов Д.Т. Городище Бозок в системе средневековых культовых объектов степной Евразии ...	16

Археологиялық зерттеулер
Археологические исследования

Акымбек Е.Ш., Шагирбаев М.С. Шығыс Жіңішке төрткүлі	23
Бөгенбаев Н.Е. Түрк қағанатындағы атақ-лауазымдар мен олардың қызметтері	31
Жиембаева Г.Т., Жиембаев Б.С. Тонькөктің Түрк тарихы мен әдебиетіндегі орны	39
Шаймердинова Н.Г., Жиембаев Б.С. Қазақстандағы қырымшақтардың этногенезі мен этномәдениетіндегі кейбір ерекшеліктері	45
Лачкова М.К., Нургожина Б.Е., Джанеева А.К. Семантический анализ ювелирных изделий эпохи бронзы и традиционных украшений казахов XVIII – XIX вв.	51
Асылбеков К.М. – Применение данных ДЗЗ в археологических исследованиях	56

Этнографиялық зерттеулер
Этнографические исследования

Артықбаев Ж.О. Қият Домбауыл әңгімесі (әфсананы тәпсірлеу тәжірибесі)	61
Жәкішева З.С. Ұлы Абайдың айналасындағы өнерпаз тұлғалар мен музыкалық аспаптар	71
Маулет А. Абайдың «Ақтолқын» күйі жайында	80
Терекбаева Ж.М. Қазақ халқының дәстүрлі су көліктері	85
Жалмырза А.А. Түркістан атауы және оған қатысты деректер	95

Антропология

Смағұлов О., Смағұлова А., Сұрағанов Ә., Сатаев М.А. Төл тарихымызға – оң көзқарас	104
---	-----

Музей ісі
Музейное дело

Файзуллина Г.Ш. Contemporary art как ресурс развития туристского потенциала традиционного музея в Казахстане	112
Диярова Ж.К. «Сарайшық» мемлекеттік тарихи-мәдени музей-қорығының ғылыми-зерттеу жұмыстары	121
Алтаев Б., Алтаев Д. Заложники времени	126

Мерейтойлар
Юбилеи

Арутюнов С.А. Корифей национальной науки	134
---	-----

Хабарлар
Хроники

Ибраева Г.О. – Абай мұрасын сақтау және насихаттау	145
---	-----

750 th anniversary of the
Golden Horde

Mukhtar A.K., Zhumabaev A.Zh. Alkey Margulan and Saraishyk	4
Bilyalova G.D. Excavations of the burial of a warrior of the XIV century on the settlement of Bozok in Northern Kazakhstan	10
Tleugabulov D.T. The Bozok settlement in the system of cult objects of the steppe Eurasia	16

Archaeological research

Akymbek E.Sh., Shagirbaev M.S. Tortkul Shygys Zhinishke	23
Bogenbayev N.E. Titles and positions in the Turkic Khaganate	31
Zhiyembayeva G.T., Zhiyembay B.S. Character of Tonyukuk in Turkic history and literature	39
Shaymerdinova N.G., Zhiyembay B.S. Some features of the etnogenesis and ethnoculture of the krymchaks of Kazakhstan	45
Lachkova M.K., Nurgozhina B.E., Dzhaneeva A.K. Semantic analysis of the bronze age jewelry and traditional Kazakh jewelry of the XVIII-XIX cc.	51
Asylbekov K.M. Application of remote sensing data in archaeological research	56

Ethnographic research

Artykbaev Zh.O. The story of Dombaul of kiyat (experience in interpretation of myth)	61
Zhakisheva Z.S. Musical instruments and identities of performers surrounding the great Abay	71
Maulet A. About kui of Abay "Aktolkyn"	80
Terekbaeva Zh. M. Traditional water transport of the Kazakh people	85
Zhalmyrza A.A. The name of Turkistan and the data related to it	95

Anthropology

Ismagulov O., Ismagulova A., Suraganov A., Sataev M.A. Fair view at our ancient history	104
--	-----

Museology

Faizullina G. Contemporary art as a resource for the development of tourist potential traditional museum in Kazakhstan	112
Diyarova Zh. K. Research works of the State Historical and cultural museum Saraishyk	121
Altaev B., Altaev D. Hostages of time	126

Anniversaries

Arutyunov S.A. Coryphaeus of National Science	134
--	-----

News

Ibraeva G.O. Preservation and promotion of Abay	145
--	-----

Терекбаева Ж.М.

Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті,
Алматы қ., Қазақстан
e-mail: terekbaevazhaz@gmail.com

ҚАЗАҚ ХАЛҚЫНЫҢ ДӘСТҮРЛІ СУ КӨЛІКТЕРІ

Дәстүрлі су көліктері қазақ халқының тұрмысында маңызды орын алған. Адам және жүк тасымалдауға арналған сал, қайық және кеме су көліктері кең қолданыста болған. Сонымен қатар қазақтар түйе, өгіз, кейбір аймақтарда аттың терісін пайдалана отырып мес салын жасаған. Ерте кезде бітеу сойылған мал терілерінен үрлеп толтырылған мес сал жөнінде деректер кездеседі. Балық аулауда, су жолдарымен жүк тасуда, шаруашылықтың түрлі саласында қолданылатын қайықтар қазіргі таңға дейін еліміздің облыстық музей қорларында экспозицияланған. Қайықтар көлеміне және жасалу әдісіне қарай әртүрлі болады. Ауыр салмақты, жүк тасу үшін байланыстырылып, қосақталып жасалған екі қайықты қазақта қос қайық немесе түйе қайық деп атайды. Қайық түрлерінің атаулары тілдік аймақтық ерекшеліктерде көрініс тапқан.

Түйін сөздер: сал, мес сал, қайық, түйе қайық, қос қайық, кеме.

Кіріспе

Қоғамның дамып өзгеруімен бірге көлік құралдарының, соның ішінде су көліктерінің де маңызы арта түскен. Кез келген халықтың материалдық мәдениеті мен шаруашылықты жүргізу қарекетінің ең маңызды құрамдас бөліктерінің бірі – су көліктері болып табылады. Мысалы, ежелден өркениет ошағы болған Шығыс және Антик мемлекеттерінің тарихындағы көлік қатынас құралдарының көне үлгілері әлемдік өркениеттің маңызды жәдігерінің бірі саналады. Су қатынас көліктері әлемнің барлық жерінде, әртүрлі халықтардың тарихында болғанымен, әр халықтың дәстүрлі болмысына сай өз ерекшелігімен көрініс тапты. Дәстүрлі қатынас құралдарын, соның ішінде су көліктерін өзіне мұра еткен қазақ халқы өзінің дәстүрлі шаруашылығында көшпелі, жартылай көшпелі, отырықшы мал шаруашылығын, сонымен қатар түрлі кәсіпшіліктерді дамытып, шаруашылықты ұйымдастырудың қыр-сырларын игерді. Дәстүрлі шаруашылық түрлері мен тұрмыс-жағдайды ұйымдастыруда су транспорттарының адам өмірінен, тіршілікті қамтамасыз ету жүйесінен алатын орны зор болды.

XVIII ғасырдың басында қазақ даласының Каспий, Балқаш, 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.

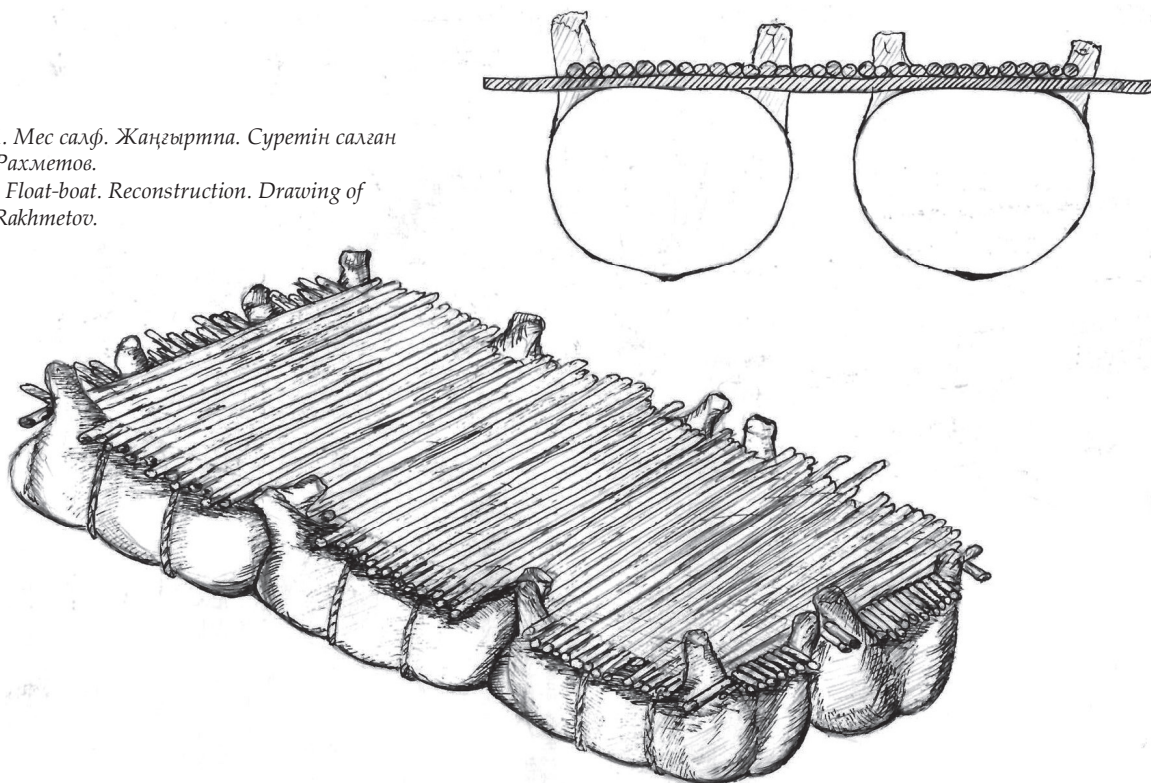
Сал, мес салының қолданылуы

Мес сал. 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 (Туркестанский сборник ..., 1887) (сур. 1).

«Мес салды» негізінен өгіздің терісінен жасаған, кей жағдайда басқа да малдардың иленбеген, яғни қайыс терілерді пайдаланған. Мысалы, сал жасау үшін ертеде ата-бабаларымыз жемделген өгізді немесе сиырды сою барысында оның терісін етінен асықпай ажыратып, барлық сақтық шараларын қолданған. Әрине, малдың терісін тілгілемей, бітеу сақтап қалуға тырысқан.

X ғасырда өмір сүрген саяхатшы Ибн Фадланның естеліктерінде түйенің терісінен жасалған салдар туралы баяндайды. Сағыз, Ембі, Ойыл, Жайық өзендерінен өту үшін түйенің терісінен үрленген салдардың үстіне киім-кешек, қару-жарақ, азық-түлік тиіп және бірнеше адамдар мен ұсақ малдар тасымал-

Сур. 1. Мес салғ. Жаңғыртпа. Суретін салған
 Ә.Н. Рахметов.
 Fig. 1. Float-boat. Reconstruction. Drawing of
 A.N. Rakhmetov.



дағаны туралы айтып кеткен. Аралдың солтүстік-батыс жағалауына қарай құятын Шаған өзенінен өту барысында жергілікті халық түйе терісінен жасалған қаптарын төсей салып, сол үрленген қаптардың үстіне төрт, бес, алты адамға дейін жайғасып, қолдарына ақ теректің кесінді ағашын ескек ретінде пайдаланып өзеннен өткендігі сипатталады (Ивлев және т.б., 1995: 30). Ал кейбір деректерде бір адамға арналған үрленген ешкінің терісін пайдаланып, таулы аймақтағы ағыны қатты өзендерден өткен. Кей жағдайларда бір қолтығына қысып, екінші қолымен жүзу арқылы өзеннен өтіп отырған (Россия. Полное географическое ..., 1903: 568). Жылқының терісінен жасалған салдар да кездеседі. Қыс мезгілінің соңына қарай Каспий теңізінің мұздары ери бастаған кезде, балықшылар жылқының терісін үрлеп, қамыстан сал жасаған (Бородин, 1901:, 26-27). Мұндай салдар төрт адамға дейін көтерген.

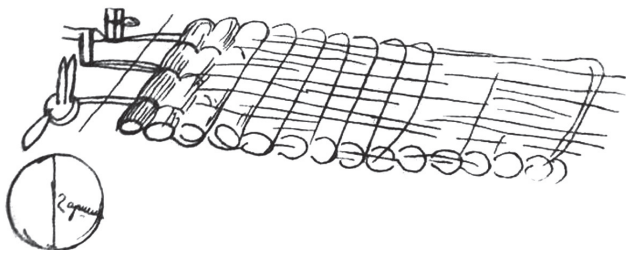
ПIANO Карпини естеліктерінде теріден жасалған қайықтар туралы: «...Олар өзендерден өту кезінде үрленген терілерді алып, олардың ішін әртүрлі қолда бар заттармен толтырады. Сосын дәл ортасына ер тоқым және басқа да қатты заттарды қойып, өздері сол ортаға қарай отырады. Осы қайықтарын аттың құйрығына байлап, өзеннен өтуге әрекет жасайды. Жылқының өзін басқарып отыру үшін, жанында бір адам жүзіп отырады. Кейде екі ескектің көмегімен

қайықты еседі», – деп айтып кеткен (Путешествие в восточные ..., 1993: 46). Теріден жасалған қайық деп мес салдарды айтқаны түсінікті.

Яғни, қазақтар түйе, өгіз, кейбір аймақтарда аттың терісін пайдалана отырып мес салын жасаған. Дерек көздерінде фото материалдар сақталмаған. Негізінен информаторлардың деректеріне сүйене отырып мес салының реконструкциясы жасалынды. XX ғасырдың басына дейін су көлігінің осы түрі Қазақстан территориясында қолданыста болғаны жөнінде мәліметтер кездеседі (Живописная Россия ..., 1885: 34).

Сал. XVIII ғасырдың басында бөренелерден, бума қамыстан, буылған тал бұтақтарынан жасалған қарапайым жүзу құралы – салды пайдаланған (сур. 2-3) (Живописная Россия..., 1885).

Су жолымен адамдарды, жүктерді тасымалдауға арналған су көлігі өзен-көл маңайында өмір сүретін қазақ халқы үшін ең ыңғайлы уақытша қатынас құралы болды. XIX ғасырдың екінші жартысында Сырдария бойындағы қазақтар өзеннен жүзіп өту үшін өзен жағасында өсіп тұрған қамысты бір-біріне нығыздап, буып, ұзын бойлай біріктірген, сосын бір қатар қамыс бумасын кесе-көлденең қойып құрастырып, уақытша сал жасаған. Деректерге сүйенсек, барлық өзендерде жүзіп өту үшін осы салдарды пайдаланып, ұзақ уақыт ағыс бойымен жүріп отырған.



Сур. 2. Шу өзеніндегі қамыстан жасалған сал
(Валиханов, 1985. Т. 4: 461).
Fig. 2. Float-boat made of bulrush in the Shu River
(Valikhanov, 1985. Т. 4: 461).

Қамыстан, қоғадан, талдың бұтағынан баулап жасалған түрлерінің диаметрі 50 см-дей, ұзындығы 4-5 метр шамасында болған. Бұл 6-8 буманы қатарластырып қойып, көлденеінен (асты-үстінен) 3-4 жерден мықты сырықтар салып, өзара арқанмен тартып буып, үстіңгі жағына тақтайдан немесе сырғауылдардан төсеніш салынып, олар да арқанмен шаңдылып бекітілген. Мұндай сал көліктер 2-3 адамды немесе жүкті үлкен өзендерден өткізуге жарамды болған. Арасына су сіңіп, көтеру қасиеті төмендеп кетсе қолданыстан 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 болып есептеледі. Көбінесе, мұндай салдарды көш барысында, әскери жорық кезінде өзен-көлдерден өту үшін қолданған.

Салды ағызғанда алдыңғы жағында ұзын арықпен таяз жерлерден және жағалаудан итеріліп, өзеннің ағысына қарай бағыттап отырылады. Көп

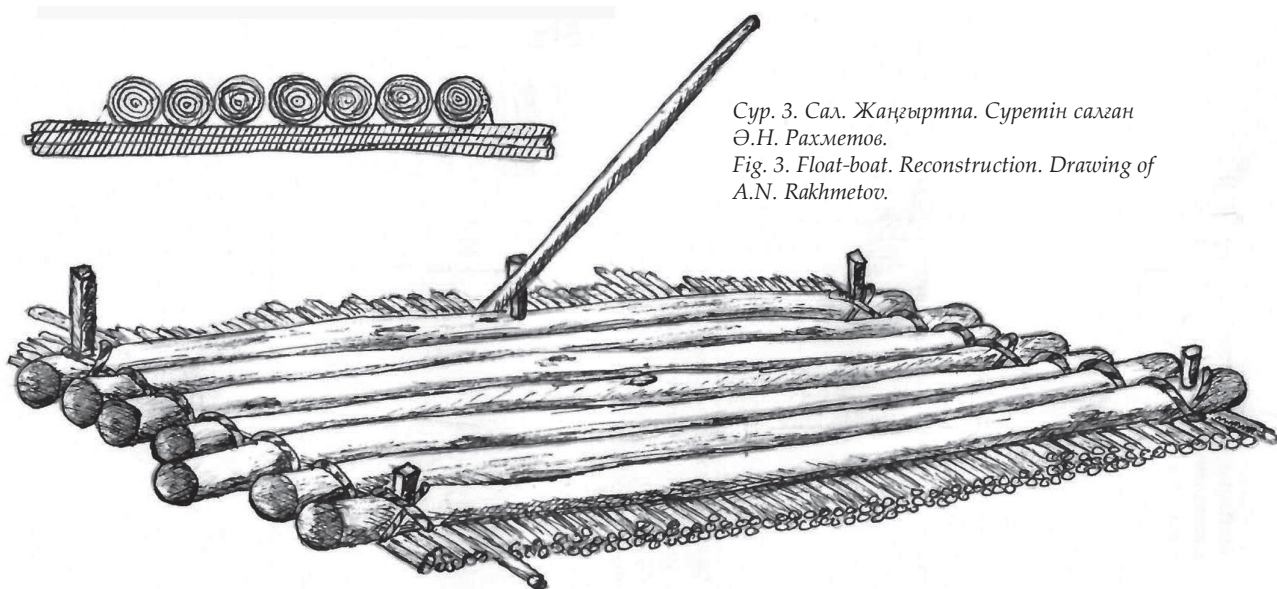
салмақты жүк тасымалдау үшін көлемі үлкен салды ұжымдасып, ауыл-ауылдан көмек шақырылып бірлесе жасаған.

Қазақтар сал қайықты кейде көпірге теңестірген. Яғни жеке құрам мен әскери техникаларды су бөгеттерінен өткізуге арналған жүзбелі көпірді келтірген. Жергілікті жердегі жүзбелі құралдардан жасалуы немесе қолда бар материалдарды қолдану арқылы жиналуы мүмкін. Еліміздің шығысы мен оңтүстік-шығыс аймақтарында кесілген ағаштарды сумен ағызып тасымалдайтын тәсілді – «сал ағыз» деп атаған. Яғни, ағаштардың қалқымалығын пайдаланып, жүктерді жеткізген. Олар көбінесе, кесілген қарағай бөренелерді елді мекендерге жеткізу үшін қолданылған.

Салдар ағысқа қарсы жүзе алмағандықтан, басқару қиындық тудырған. Негізінен арнасын жиі өзгертіп отыратын өзендерде қолданылған. Сол себепті де жоғарыда айтып кеткендей қоға, қамыс сияқты жеңіл материалдардан жасап, белгіленген 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 жеткізген. Бұл сол салдың қолданыстық мерзімінен, әрі салдың суда ағатын, яғни суда қолданылатынынан шыққан.

Қайықтың қолданыс аясы және тарихи реконструкция

Қайық, сал су көліктері көрші қарақалпақ, өзбек халықтарында да кең қолданыста болған. Олар негізінен балық шаруашылығында пайдаланған. Қайықты көбінесе әлеуметтік жағдайы бар балықшылар



Сур. 3. Сал. Жаңғыртпа. Суретін салған
Ә.Н. Рахметов.
Fig. 3. Float-boat. Reconstruction. Drawing of
A.N. Rakhmetov.

қолданса, ал салды ұзын таяу ағашының көмегімен мал саны аз балықшылар пайдаланған (Шалекенов, 2003: 230).

Ірі өзен-көл жағасында қоныстанған жергілікті саудагерлердің сауда-саттық заттары мал, балық, қолөнер бұйымдары, жүн, қамыс, сексеуіл еді. Саудагерлер заттарын өзінің немесе жалға алған түйесімен тасыған. Сауда қатынас транспорттарын Хиуа, Бұқарадан әкелінген сал, қайықтар да қамтамасыз еткен, қыста мұз үстінен қамыстан жол салған. Өзеннен өту үшін баулап буылған қамысты төсеп, қолдан көпір жасауды қазақтар күзер салу деп атаған. Мұндай көпірлер суға, үстінен өтетін малдар мен көліктерге де төтеп берген. Өйткені қамыстың жуандығы бөшкедей, яғни екі адам құлашы жетегіндей егіп буып, арқанмен бір-біріне мықтап матастыра байлап алып, өзенге көлденеңнен төсеп бекітеді. Негізінен мұз шытынағаннан кейін, су жүре бастаған кезде буылған қамысты төсеп күзер салған. Төселген қамыс аязда қатып қалып, оның үстінен ат, арба және т.б. көліктер оңай өтіп отырған. Торғай, Сыр бойы, Іле және Балқаш бойындағы қазақтар мұз үстінен күзер салған. Н.П. Рычков Қараторғай өзенінен көшпелі ауылдар күзер салып өткендігі туралы күнделігінде баяндап кеткен (Рычков, 1772: 57).

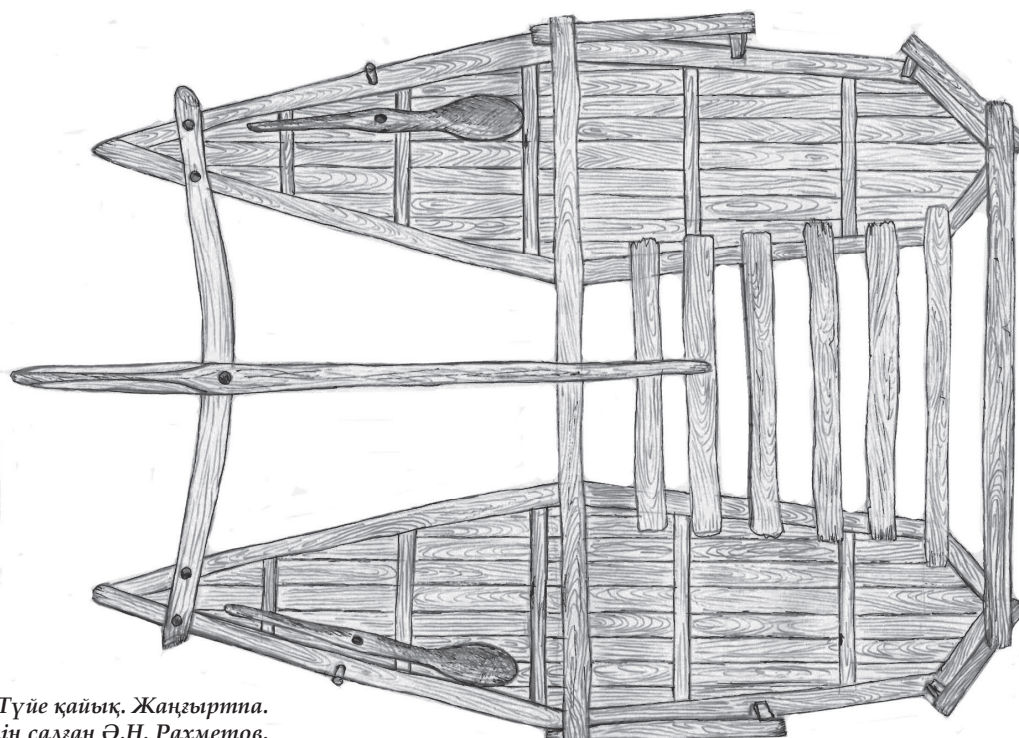
Қайықтар суы терең, алабы кең, көпірі жоқ өзендер өткелдерінен арғы жағалауға өту үшін, балық аулау үшін жүк көлігі ретінде қолданылған. Аралға Хиуадан алып келген жеке меншік қайықтар да болған. Жүк тасумен қайықшылар айналысқан. Қазақ жерінде қайық кең қолданыста болған, суы терең өзеннің бірі – Сырдария өзені. Сауда керуені Сырдариядан төрт өткел арқылы өткен: №1-форттан Ұшыр өткелі – 16, Мортық – 30, Шірік – 80, Қимақалған – 100 шақырым жерде орналасқан. Күздің соңынан бастап, қыста сауда керуенін өткізу үшін Сырдария мұзының үстінен қамыстан жол салған (Казахско-русские отношения..., 1964: 471). Көршілес Әмудария бөлімінде, осы қайықшылар 14 адамнан құралған бір артель құрып, 2000 пұт (32 000 кг) затты көтеретіндей қайықты жалға алып, басқарушысын «дарға» деп атап, қалғандары ескекші, жүк тиеуші қызметтерін атқарған (Сазонова, 1978: 87). Ал, 1860 жылғы әскери құжат Сырдария өткелдерінде қайықпен тасу ісінің жолға қойылғандығын нақтылайды. Қайықпен тасу Сырдарияда Перовск фортында, Қубас өткелдерінде, Қуандарияның Күлек өткелінде дамыған. Қайықшылар жүргіншілерден өткелден өткізгендері үшін ақы алып отырған. Осы уақытта сауда керуенін өткізетін қайықтардың жалпы саны 80-ге жеткен екен. Жазба деректер сол уақытта қазақ

Сур. 4. Түйе қайық. XIX ғасырдың аяғы. ҚР ОМҚДМ (Қазақстан Республикасының орталық мемлекеттік кино документтер мұрағаты) қоры.
Fig. 4. Double boat. Late XIX century. Fund of (CSAFD) Central state archive of film documents of the Republic of Kazakhstan.





Сур. 5. Түйе қайық (ҚРОМҚДМ қорынан және 20 ғасырдың басында В. Горбунотың түсіріп алған фотосуреті негізінде жасалды). Жаңғыртпа. Суретін салған Ә.Н. Рахметов.
Fig. 5. Double boat (from the Fund of CSAFD of the Republic of Kazakhstan and made on the base of photo, taken by V. Gorbunov in the early 20th century). Drawing of A.N. Rakhmetov.



Сур. 6. Түйе қайық. Жаңғыртпа.
Суретін салған Ә.Н. Рахметов.
Fig. 6. Double boat. Reconstruction.
Drawing of A.N. Rakhmetov.

қайықтарының саны айтарлықтай көбейгенін айтады. 1856 жылы Мортқы өткелінде 19 қайық болса, 1862 жылы ол 120 қайықты құраған (Материалы по киргизскому..., 1912).

Бұл мәліметтерден қазақ даласында су транспортының жылдан-жылға дамығанын, көбейгенін байқауға болады.

Суда жүзуге арналған су көлігінің кең қоданыстағы түрі – қайық балық аулауда, су жолдарымен жүк тасуда, шаруашылықтың түрлі саласында қолданылған. Қайықтардың жасалуы мен аталуы көлеміне байланысты әртүрлі болды. Атаулары әртүрлі болғанымен атқаратын қызметі бірдей. Қайық түрлерінің атаулары тілдік аймақтық ерекшеліктерде көрініс тапқан. Ауыр салмақты, жүк тасу үшін байланыстырылып, қосақталып жасалған екі қайықты қазақтар – түйе қайық деп атаған. Қайықтың бұл түрімен мерзімдік қонысқа көшерде өзен үстімен киіз үйді толық жабдығымен және адамдармен бірге алып өткен. Түйе қайық аталу себебі де ауыр жүк көтеруімен байланысты. Түйе қайық деп Сыр өңірі қазақтары, қос қайық деп Қарақалпақстан қазақтары атаған (сур. 4, 5, 6).

Информаторлардың деректері бойынша және көш, керуен жүгін өткізу барысында түсірілген екі фото материалды негізге ала отырып, қайта реконструкциясы жасалды. Бірінші фото В.Горбунов түсіріп алған XX ғасырдың басында Сырдария өткелі арқылы жүк тасыған көрініс. Бұл сурет нашар түсірілгендіктен анық көрінбейді. Екінші фотода ҚР ОМҚДМ қорынан алынған XIX ғасырдың аяғындағы Сырдария өзені арқылы жүк өткізу сәті түсірілген. Аталған екі фотоны негізге ала отырып, түйе қайықтың сызбасы жаңғыртылды.

Қоданыстан шығу себептері:

Орта Азияда құрлық жолдарының пайда болуы; жаңа техниканың дамуымен су қатынас жолдарының тоқтауы; көшпелі мал шаруашылығының тоқтауы.

Ауыр салмақты қайықтар көрші қарақалпақ, өзбек халықтарында да қолданыста болған. Мысалы, сарт қайық, хиуалы қайықтары көлемі жағынан үлкен, өте ауыр келген. Бұл қайықтар балық аулауға қиындық туғызғандықтан, оларды көбінесе жүк тасымалдау үшін пайдаланған (Шалекенов, 2003: 230).

Қазақ жерінде су көліктерін көбінесе, қарапайым түрде балық аулау үшін, жүк тасымалдау үшін, суда жүзетін құстарды аулау үшін пайдаланған. Әмудария өзенінде сауда керуені жүктерін тасымалдауға кеңінен қолданған. Әмудария өзенінде қолданыста болған кіші қайықтар 300-600 пұт (4800-9600 кг), орташа қайықтар – 600-800 пұтты (9600-12800 кг), үлкен қайықтар – 1000-1200 пұтқа (6000-19200 кг) дейін көтерген.

Н.Остроумовтың «Орыболовстве в низовьях Сырдарьи и на Аральском море» атты мақаласы Сырдың төменгі ағысы мен Арал бойындағы балықшылық кәсібінің мән-жайынан кеңінен мәлімет береді (Остроумов, 1888). Осы мақала желісін негізге алсақ, Сырдария өзенінің төменгі сағасында балық аулау аймағы үшке бөлінген. Бірінші аймақ Аралға құяр сағадан 12 шақырым жерді, үшінші аймақ 3 шақырым жерді, ал екінші аймақ Сыр өзенінің Арал теңізіне құятын жанама тармағынан 3 шақырым жерді алып жатқан. Торды құруға, жинауға қайықпен шыққан. Балық түсімі қайықтың санымен есептелінеді. Бірінші аймақта 40-тан 50-ге дейін, екінші аймақта 80-нен 100-ге дейін, үшінші аймақта 200-ден 300 қайыққа дейін болған.

Қайықтың үлкен, жүк таситын, қатынас құралы қызметін атқаратын, теңіз ортасына дейін, яғни айдыңға шығып балық аулайтын түрін кеме деп атаған.

Хорезмдегі дәстүрлі ортаны арнайы зерттеген М.В. Сазонова да жергілікті халық 3 тоннаға дейін жүк көтеретін кішілеу түрін қайық, ал 60-70 тоннаға дейін көтеретін үлкен қайықтарды кеме деп атағанын жеткізген (Сазонова, 1978: 83). Қыс мезгілдерінде теңіз, көл, бөген және өзендегі байланыс кеме қатынасы тоқтаған кезеңде аптасына бір рет өзен, көл жағасындағы жағыс жерге келіп, басқа қыстақтардан қосшыларды шақырып, кезекпен ас таратып, атап отырған. Жалпы Әмудария бойындағы халықтар жаңа қайықты, кемеңі суға жібергенде өгізді немесе сиырды құрбандыққа шалып, Құран оқып, үлкен қазандарда палау пісірген. Ашық теңізге шығып, қиын жағдайға түскенде қайықшылар көбінесе Нұқ пайғамбарды еске алып, садақа берген.

Ел арасында осы уақытқа дейін Нұқ пайғамбардың Қазығұрт тауының басына тоқтаған кемесі туралы аңыз сақталған. Ислам дінінде аса жоғары құрметтелетін пайғамбарлардың бірі Нұқ 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 Нұқ пайғамбарға жасап берген. Ол кемеңі халық Нұқ пайғамбардың кемесі деп атайды. Бір аңыз бойынша Амбар-ананың ұлы Хубби Әмудария өзенінде жоғалып кетеді. Ол су астындағы әлемнің басқарушысы болатын. Хубби Сұлтан өзен-көлдегі су апаттарынан қайықтар мен кемелерді қорғаған және аман алып қалып отырған деген түсінік қалыптасқан. Сонымен қатар Орта Азия халықтары су тасқыны мен кеме апатына ұшырататын зұлым аранғылар бар деп түсінген. Түсінік бойынша аранғылардан қорғайтын, адамдардың аман қалуы үшін күресетін Хубби Сұлтан. Сол се-

бепті де балықшылар Нұқ хазіретіне немесе хазіреттің шәкірті Сұлтан Хуббиды еске алып, аман-есен үйлеріне келгенде әулиелерге бағыштап Құран оқып, садақа таратқан (Сазонова, 1978: 87).

«Кемеші келсе, қайықшы жолдан шығады» деген сөз тіркесінің шығуы кемешінің қайыққа қарағанда өндірісті, өнімді қатынас құралы екендігіне байланысты туған. «Кемедегінің жаны бір» деген сөз тіркесі халық жадында орын алған.

Жоғарыда келтірілген мәліметтерді саралай келе, қазақ халқының шаруашылық, тұрмыстық жағдайында су көлік-құралдарының алатын орны ерекше болғанын, 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.

Маңғыстаудағы Жоласқан қорымындағы сәулеттік кесене қабырғасында сақталған дарға мен үш ескекші отырған кемешінің (қайықтың), сондай-ақ желкенді қайықтың бейнесі табиғи су көзі мол, яғни теңіз, өзен, көлдері бар аймақта суды игеру, су үстінен қатынас жолының өткендігінің дәлелі болады (сур. 7).

Жазба деректер мен ауызша деректерді біріктіре сараласақ, дәстүрлі қазақы ортада кеме мен қайықтың тасымал құралы ретіндегі қолданысының кенжелеу дамығандығын аңғару қиын емес. Қайықпен ау салып, балық аулау, адам және жүк тасу XIX ғасырдың екінші жартысынан бастап кеңінен етек алған. Су көлігінің кең қолданыстық кезеңін жазба, ауызша деректермен қатар фото құжаттар да айғақтайды. Олардың қатарында А.Л. Мелков экспедициясынан түсірілген «Сырдариядағы өткел», қайықтарды бейнелейтін Түркістан жинағы мен Азиатская Россия кітабына енген Н.Н. Каразин, Т. Шевченконың салған сызба суреттері айғақтайды.

Қорытынды

Жоғарыда келтірілген мәліметтерді саралайтын болсақ, қазақ жерінде су көліктері үлкен сұраныста болған. XVIII ғасырдың басында кең қолданыста болған мес сал және сал көліктің басқа түрлерінің дамуына себеп болды. Соның бірі – қайық пен кеме болды. Бірақ, қайық көлеміндегі, соған ұқсас ағаш астаулар б.з.д. IV-II ғасырлармен мерзімделетін қорымнан археологиялық қазба барысында табылған болатын. Яғни, су көлігінің бұл түрі ерте заман-

нан бастап-ақ қазақ жерінде қолданыста болғанын дәлелдейді.

Кеме жасау XIX ғасырдың екінші жартысында қолға алына бастады. Мысалы, Түркістан альбомында 1871-1872 жылдар аралығында түсірілген Қазалыдағы Арал флотилиясының шеберлерінің кеме жасау барысы айғақтайды. Сонымен қоса көрші орыс халықтарының фабрика-зауыттарынан да кемеге қатысты бөлшектер сатып алынып, ірі-ірі теңіздерде жергілікті кеме қатынасы ауыл шаруашылығы өнімдерін және басқа да заттарды тасымалдауға үлкен септігі тигенін анықтадық.

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

Әдебиеттер

Бородин Н.А. Уральские казаки и их рыболовства (с иллюстрациями в тексте). – СПб.: Издание «Вестника казачьих войск», 1901. – 31 с.: илл.

Валиханов Ч.Ч. Собрание сочинений в пяти томах. – Алма-Ата: Главная редакция Казахской советской энциклопедии, 1985. – Т. 4. – 461 с.

Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Русская Средняя Азия. Закаспийский край, Туркестан и Киргизская степь. – Т. X. – СПб.– М.: Издание товарищества М.О. Вольф, 1885. – 448, IV стр. с илл.; 43 л. илл.

Ивлев Н.П., Ивлев М.Н. Переправы и мосты кочевников // Этнографическое обозрение. – 1995. № 1. С. 30-35.

Казахско-русские отношения в XVIII-XIX веках (1771-1867 годы). Сборник документов и материалов. – Алма-Ата: Наука, 1964. – 572 с.

Материалы по киргизскому землепользованию (МКЗ). Сыр-Дарьинская область. Перовский уезд. Главное управление землеустройства и земледелия Переселенческого управления. – Ташкент: Типо-Литорграфия В.М. Ильина, 1912. – 19 с. + приложение 32 с. + табл. 127 с. + 45 с. + карта 3 лист (394 с.).

Остроумов Н. О рыболовстве в низовьях Сырдарьи и на Аральском море // ТВ. – 1888. – № 45. – С. 178.

Путешествие в восточные страны Пляно Карпини и Гильома де Рубрука. Серия: Путешествия. Открытия. Приключения. – Алматы: Ғылым, 1993. – 248 с.

Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. Под. ред. П.П. Семенова и академика В.И. Ламанского. – Т. 19. Туркестанский край. Составили: князь В.И. Масальский. – СПб.: Издание А.Ф. Девриена, 1903. – 478 с. + 2 л. карта.

Рычков Н.П. Дневные записки путешествия капи-

тана Николая Рычкова в киргиз-кайсацкой степи в 1771 г. – СПб., 1772. – 104 с.

Сазонова М.В. Традиционное хозяйство узбеков Южного Хорезма. – Л.: Наука, 1978. – 97 с.

Туркестанский сборник. Собрание сочинений о Туркестанском крае вообще и сопредельных с ним стран Средней Азии. Сост. В.И. Межовым. – Т. 287. – СПб.: Типография В.С. Балашева, 1887. – 301 с.

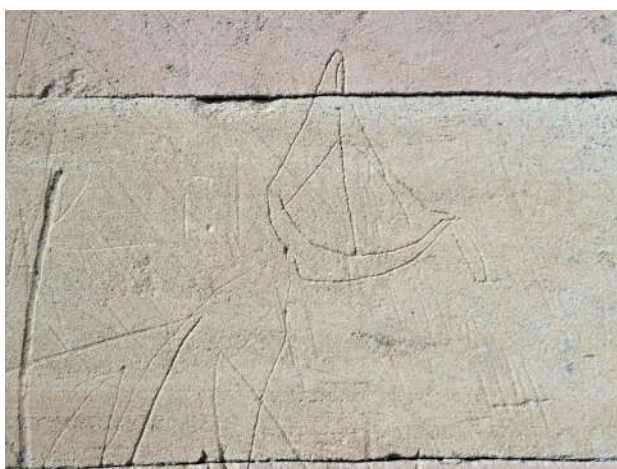
Шалекенов У.Х., Шалекенов М.У. История и этнология народов Амударьи и Сырдарьи в XVIII-XX вв. – Алматы: Қазақ университеті, 2003. – 315 с.

References

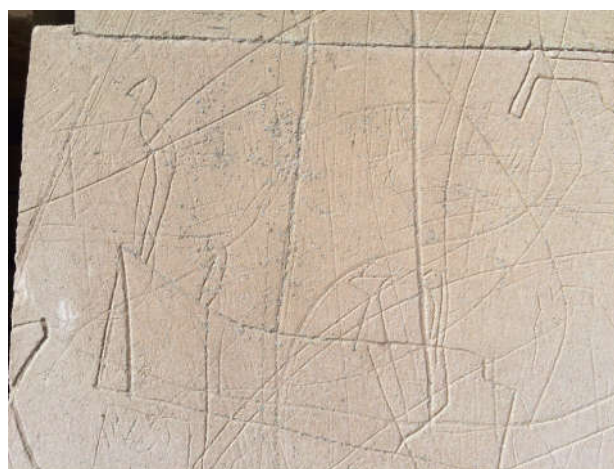
Borodin N.A. Ýralskie kazaki i ih rybolovstva (s ilústrasiami v tekste)[Ural Cossacks and their fishing (with illustrations in the text)]. – SPb.: Izdanie «Vestnika kazachih voisk», 1901. – 31 s.

Ivlev N.P., Ivlev M.N. Perepravu i mosty kochevnikov [Crossings and bridges of nomads] // Etnograficheskoe obozrenie. 1995. – № 1 – S. 30-35.

Jivopisnaja Rossia: Otechestvo nashe v ego zemelnom, istoricheskom, plemennom, ekonomicheskom i bytovom



а)



б)



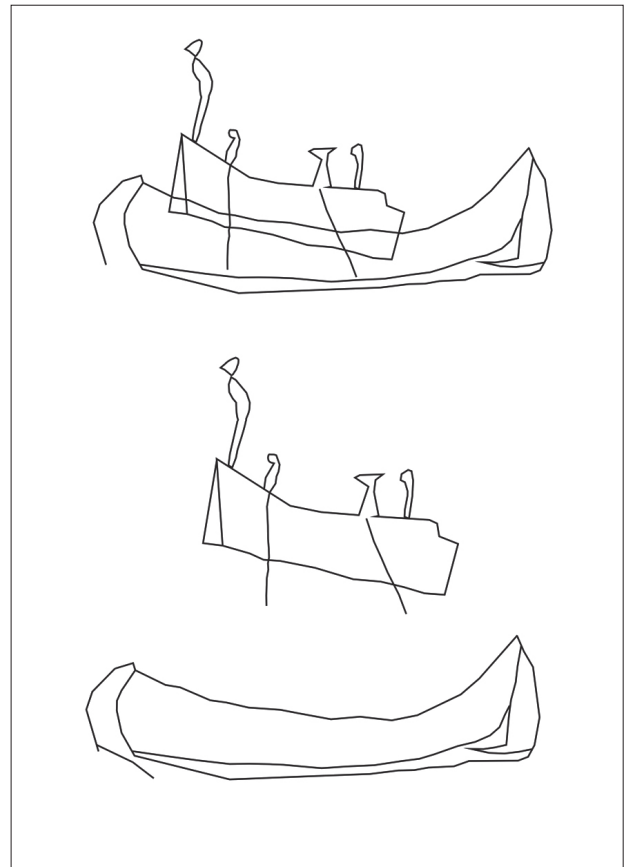
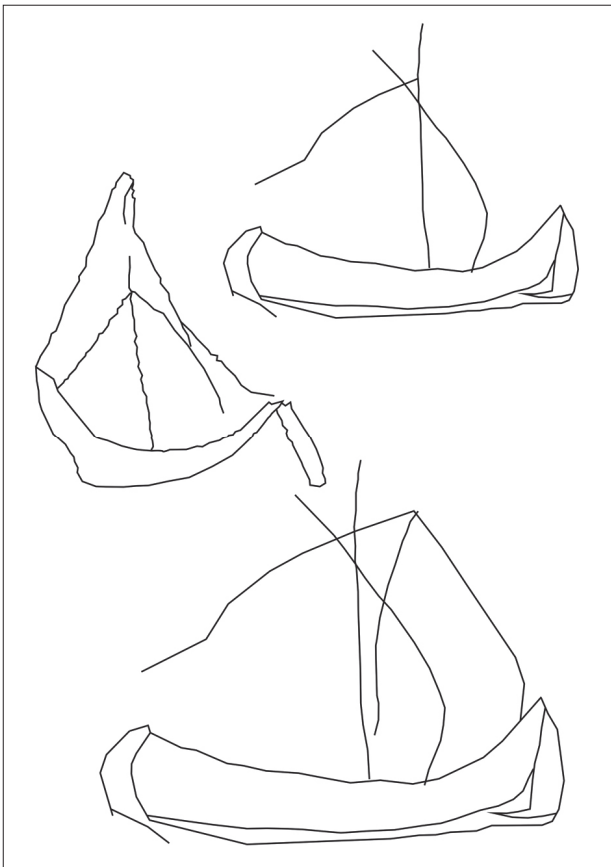
в)



г)

Сур. 7. а, б, в, г. Қайық. Жоласқан қорымы XIII–XIX ғғ. Маңғыстау облысы Түпқараған ауданы Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ-нің археология, этнология және музеология кафедрасының жеке қорынан алынған материал.

Fig. 7. Boat. Zholaskan burial mound. XVIII-XIX cc. Mangystau region, Tupkaragan district (Materials from the personal fund of the Department of Archaeology, Ethnology and Museology of the KazNU named after Al-Farabi).



Сур. 8. Қайықтың компьютерлік сызбасы
Fig. 8. Boats and its computer diagram

znachenu. Rýsskaja Srednáá Azia. Zakaspijski kraj, Týrkestan ı Kırgızskaja step [Painting Russia: Our Fatherland in its land, historical, tribal, economic and household significance. Russian Central Asia. Transcaspian region, Turkestan and Kyrgyz steppe] – T. X. – SPb.– M.: Izdanie tovarishstva M.O. Volf, 1885. – 448, IV str.; 43.

Kazahsko-rýsskie otnosheniia v XVIII-XIX vekah (1771-1867 gody) [Kazakh-Russian relations in the XVIII-XIX centuries (1771-1867)]. Sbornik dokýmentov ı materialov. – Alma-Ata: Naýka, 1964. – 572 s.

Materialy po kirgizskomý zemlepolzovaníy (MKZ). Syr-Darinskaja oblast. Perovski ýez. Glavnoe ýpravlenie zemléystroítstva ı zemledelia Pereselencheskogo ýpravleniia [Materials on Kyrgyz land use (MKZ). Syr-Darya region. Perovsky district. The main management of land management and agriculture of resettlement management]. – Tashkent: Tipo-Litografiia V.M. Ilina, 1912. – 19 s. + prilozhenie 32 s. + tabl. 127 s. + 45 s. + karta 3 list (394 s.).

Ostroýmov N. O rybolovstvie v nizováh Syrdarı ı na Aralskom more [About fishing in the lowlands of the Syr Darya and the Aral Sea] // TV. – 1888. – № 45. – S. 178.

Pýtshestvie v vostochnye strany Plano Karpini ı Giloma de Rýbrýka. Seria: Pýtshestvia. Otkrytia. Priklúcheniia [Journey to the eastern countries of Plano Carpini and Guillaume de Rubruca. Series: Travel. Postcards. Adventures]. – Almaty: Gylym, 1993. – 248 s.

Rossia. Polnoe geograficheskoe opisaniie nashego otechestva. Nastolnaia ı dorojnaia knıga dlá rýsskih lúdei [Russia. Full geographical description of our homeland. Desktop and road book for Russian people]. Pod. red. P.P. Semenova ı akademika V.I. Lamanskogo. – T. 19. Týrkestanski kraj. Sostavili: knáz V.I. Masalski. – SPb.: Izdanie A.F. Devriena, 1903. – 478 s. + 2 l. karta.

Rychkov N.P. Dnevnyie zapiski pýtshestvia kapitana Nikolaia Rychkova v kirgız-kaisaskoi stepi v 1771 g. [Diary of Captain Nikolai Rychkov's travels in the Kyrgyz-Kaisatsky steppe in 1771.] – SPb., 1772. – 104 s.

Sazonova M.V. Tradisionnoe hozáistvo ýzbekov Iýjnogo Horezma [Traditional Uzbek economy of Southern Khorezm]. – L.: Naýka, 1978. – 97 s.

Shalekenov Ý.H., Shalekenov M.Ý. Istoria ı etnologia narodov Amýdari ı Syrdarı v XVIII-XX vv. [History and

ethnology of the peoples of the Amu Darya and Syr Darya in the XVIII-XX centuries]. – Almaty: Qazaq ýniversiteti, 2003. – 315 s.

Týrkestanı sbornik. Sobranie sochinenı o Týrkestanom krae voobshe i sopredelnyh s nim stran Srednei Azii [Turkestan collection. Collection of essays on the Turkestan region in general and related to the country of Central Asia]. Sost. VI. Mejovym. – T. 287. – SPb.: Tipografıa V.S. Balasheva, 1887. – 301 s.

Терекбаева Ж.М.

Казахский национальный университет
им. аль-Фараби,
г. Алматы, Казахстан

ТРАДИЦИОННЫЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ КАЗАХСКОГО НАРОДА

Традиционный водный транспорт занимает важное место в жизни казахского народа. Для перевозки людей и грузов широко применялся плот (сал), лодочный и судовой водный транспорт. Кроме того, в некоторых регионах казахи из кожи коня, верблюда и быка изготавливали «мес сал». Лодки, используемые в рыболовстве, перевозке по водным путям, различных отраслях хозяйства, до настоящего времени экспонировались в фондах областного музея страны. Лодки бывают разными в зависимости от размера и способа изготовления. Две лодки для пе-

ревозки тяжеловесных грузов, соединенные и комбинированные, называются «қос қайық» или «түйе қайық». Названия видов лодок отражены в языковых региональных спецификациях.

Ключевые слова: сал, мес сал, лодка, судно, верблюжья лодка, двойная лодка.

Terekbaeva Zh.M.

Al-Farabi Kazakh National University,
Almaty, Kazakhstan

TRADITIONAL WATER TRANSPORT OF THE KAZAKH PEOPLE

Traditional water transport occupies an important place in the life of the Kazakh people. Raft (Sal), boat and ship water transport were widely used for transporting people and cargo. In addition, in some regions, Kazakhs made «MES Sal» from the skin of a horse, camel and bull. Boats used in fishing, transportation by waterways, and various sectors of the economy have so far been displayed in the funds of the regional Museum of the country. Boats are different depending on the size and method of manufacture. Two boats for the transport of heavy cargo, United and combined, are called «double boat» or «camel boat». The names of the boat types are reflected in the regional language specifications.

Keywords: sal, messal, boat, camel boat, double boat.

* «AP05135126 – Қазақстанның аридтік аймақтарында сумен қамтудың дәстүрлі әдістері: этнологиялық және геoaрхеологиялық тұрғыда қарастыру» жобасы аясында іске асырылуда.

* Implemented within the framework of the project «AP05135126 – Traditional methods of water supply in arid zones of Kazakhstan: ethnological and geoaarcheological approaches».