ӘЛ-ФАРАБИ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ

ӘОЖ39(574)'17/19 Қолжазба құқығында

ТЕРЕКБАЕВА ЖАЗИРА МАХМУДОВНА

ҚАЗАҚ ХАЛҚЫНЫҢ ДӘСТҮРЛІ КӨЛІК ЖҮЙЕСІ (XVIII – XX ғасырдың басы)

6D020800 – Археология және этнология

Философия докторы (PhD)
ғылыми дәрежесін алу үшін дайындалған диссертация

Ғылыми кеңесшілер
Отандық ғылыми кеңесші:
А.Б. Қалыш
тарих ғылымдарының докторы,
әл-Фараби атындағы ҚазҰУ профессоры

Шетелдік ғылыми кеңесші:
Ожал Мехмет Огуз
тарих ғылымдарының доктор,
Анкара Хажы Байрам Вали
университетінің профессоры (Түркия)

Алматы, 2019

МАЗМҰНЫ

КІРІСПЕ..... 3

1 ҚАЗАҚ ЖЕРІНДЕГІ ДӘСТҮРЛІ КӨЛІКТЕРІНІҢ ДЕРЕКТАНУЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ, ГЕНЕЗИСІ ЖӘНЕ ТИПОЛОГИЯСЫ..... 22

1.1 Дәстүрлі көлік жүйесінің деректанулық мәселелері..... 22
1.2 Көліктердің пайда болуы және даму тарихы 33
1.3 Көлік түрлерінің типологиясы..... 42

2 ДӘСТҮРЛІ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ ТІРШІЛІККҚАМЫ ФУНКЦИЯСЫ..... 50

2.1 Көліктік мал: қолданыс аясы мен функциясы..... 50
2.2 Арба және күймелі арбалардың тұрмыстық маңызы..... 63
2.3 Сүйреткілер мен шана түрлерінің қолданыстық ерекшелігі..... 94
2.4 Көлік жүйесінің мифтік бейнесі және фольклордағы көрінісі..... 101

3 СУ КӨЛІКТЕРІ ЖӘНЕ ОНЫҢ ЖАСАЛУ ӘДІСТЕРІ..... 111
3.1 Сал, «мес салының» қолданылуы..... 111
3.2 Қайық және кеме..... 115
3.3 Қайық және кеме жасау әдісі..... 122

ҚОРЫТЫНДЫ..... 126

ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР..... 132

ДЕРЕКБЕРУШІЛЕРДІҢ ТІЗІМІ..... 149

ҚОСЫМШАЛАР..... 150

СӨЗДІК..... 196

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

АН – Академия наук
БҒМ – Білім және ғылым министрлігі
ҚРОММ – Қазақстан Республикасының Орталық мемлекеттік мұрағаты
ҚРМОМ – Қазақстан Республикасы Мемлекеттік орталық музейі
ҚРҰҒА – Қазақстан Республикасы Ұлттық Ғылым Академиясы
ВСб – Военный сборник
ЖК – Журнал коннозаводства
ЖР – Живописная Россия
ЖС – Живая старина
ЗВОИРАО – Записки Восточного отделения Императорского Русского Археологического общества
ЗООИРГО – Записки Оренбурского отделаИРГО
ЗИРГО – Записки ИРГО
ЗИРГО ОЭ – Записки ИРГО по отделению этнографии
ИРГО – Императорское Русское географическое общество
ҚР – Қазақстан Республикасы
ҚХР – Қытай Халық Республикасы
Л. – Ленинград
М. – Москва
МКЗ – Материалы по киргизскому землепользованию.
МСб – Морской сборник
МСТК – Материалы для статистики Туркестанского края
ОЛ – Оренбургский листок
РВ – Русский Вестник
РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
РТ – Русский Туркестан
СП – Сибирская природа
СПб. – Санкт-Петербург
СПВ – Санкт-Петербургский вестник
СЭ – Советская этнография
ТВ – Туркестанские ведомости
ТС – Туркестанский сборник
ТСХ – Туркестанское сельское хозяйство
ТИИАЭ АН КазССР – Труды Института истории, археологии и этнографии АН КазССР
ҰҒА – Ұлттық Ғылым Академиясы
ШҚО – Шығыс Қазақстан облысы
ЭО – Этнографическое обозрение

КІРІСПЕ

Зерттеу жұмысының жалпы сипаттамасы. Диссертациялық зерттеу жұмысында XVIII ғасыр мен XX ғасырдың бас кезіне дейінгі қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесі тарихи-этнографиялық тұрғыда кешенді қарастырылады. Зерттеу жұмысында қазақ халқының көлік қатынас-құралдарының қалыптасу тарихы, олардың түрлері және таралу аймағы, жасалу әдістері, атқаратын қызметіндегі ерекшеліктер, басқа да түркі тілдес халықтары көлік құралдарының ортақтықтары мен ерекшеліктері ғылыми сарапталады. Біз зерттеу нысанасына алған қазақтардың қолданған дәстүрлі көлік жүйесі тақырыбында жегіс малдары, оларды пайдалану, жүк және адам тасуға арналған көліктер: арба, күйме, шана түрлері, су көліктерінің барлық түрлері туралы деректерді жинап, жүйелеу жолға қойылды. Тақырыпты ашу үшін дәстүрлі көліктердің қалыптасу генезисі, типологиясы, көлікті пайдалану, яғни қолданыс аясын, халықтың тұрмыс-тіршілігінде алатын орнын ашу басты назарда ұсталды.

Зерттеу тақырыбының өзектілігі. Қазақ халқының әртүрлі өңірде аймақтық ерекшеліктеріне қарай қалыптасқан тарихи-мәдениеті, дәстүрлі шаруашылықты жүргізу ерекшеліктері, материалдық және рухани мәдениеті аса күрделі ғылыми зерттеулер қатарына жатады. Бүгінгі таңдағы отандық этнология ғылымындағы теориялық-практикалық таным – тарихи-мәдени мұрамызды ұлттық мүдде тұрғысынан, халқымыздың өткені мен бүгінгісінің сабақтасып, астасып жатуын, халық жадындағы «ұлттық код» ретінде танылатын мұрамыздың ғылыми тұрғыда жаңғыртылуын талап етеді. Қазақ халқы Ұлы Дала Елін ғасырлар бойына мекен еткен, ата-баба дәстүрлерін қазіргі заман ұрпақтарына сақтап жеткізген ұрпақ болып табылады. Бүгінгі таңда ғасырлар бойы қалыптасқан ұлттық мәдениетіміздің қайта жаңғыруының, әсіресе, қазақ этнографиясының етене дамуының, жекеленген мәселелердің арнайы зерттеу объектісіне айналып, ғылыми тұрғыда жан-жақты зерделеніп, этнография ғылымының жаңа қырынан дамуының куәсі болып отырмыз.

Жеке бір тақырыбтың қыр-сырын ашу үшін, қазақ халқының этномәдени, этношаруашылық тенденциясы сияқты тақырыптарды біріктіре саралап, қазақтардың аймақтық ерекшелігін негізге ала отырып, мәселені ғылыми-теориялық, ғылыми практикалық қырынан игерудің отандық этнология ғылымы үшін маңызы орасан.

Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің даму тарихы, олардың қолданыстық маңызы, пайдаланудағы ерекшеліктері шаруашылық құралдары мен материалдық мәдениеті, тақырыпқа қатысты кәсіпшіліктің қыр-сырын қоса, бір-бірімен байланысты зерттеу отандық этнология ғылымында бұрын арнайы ғылыми-зерттеу нысанына айналған. Дәстүрлі көлік жүйесінің толық функциясын көрсететін жергілікті кәсіптік сөздердің және аймақтық сөздік ерекшеліктерін жинақтап, бір арнаға тоғыстырып жүйелеу, оны ғылыми тұрғыда зерделеудің маңызы.

Көшпелі шаруашылықтан жартылай отырықшылыққа, одан отырықшылыққа ауысу кезеңіндегі ірі бетбұрыстар Қазақстанның аймағында қалыптасқан шаруашылық дәстүріне қарай әр қилы өтті. Біздің зерттеу нысанымыздағы тақырыптың хронологиясы осы бетбұрыс кезеңіне саяды. Сол себепті де зерттеу жұмысымызда отаршылдық кезеңіндегі дәстүрлі көлік жүйесіндегі өзгерістер, этномәдени байланыстардың көлік қатынас құралдарындағы көрінісі де қамтылады.

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

Дәстүрлі ортада қазақ халқы киіз үймен және оның барлық жабдығымен, тұрмыс пен шаруашылыққа қажетті бұйымдармен көшу үшін көлік күшін, ал мерзімдік қонысқа, көздеген жерге жету үшін ат пен түйенің көлік қызметін, сондай-ақ шаруашылықта түйе, жылқымен қатар, өгіз, есектің күшін пайдаланды. Тарихи дәуірлерде, әрі үй болған арба-үйлердің, күймелердің қызметін, сонымен қатар адамды, жүкті тасу үшін, оны өзен-сулардан өткізу үшін кеме, қайық, сал қызметтерін пайдалану, көлік құралдарын игеру, жегу үшін түрлі әбзелдерді жасаудың қыр-сырларын игеру арқылы қазақтардың көлікке қатысты халықтық білімдер жүйесі қалыптасты. Бұл іргелі мәселені арнайы зерттеу, дәстүрлі көлік жүйесінің болмыс-бітімін толық айқындауға мүмкіндік береді.

Қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесі этнограф-мамандар тарапынан диссертациялық жұмыс ретінде кешенді тұрғыда зерттелмеген. Біз ұсынып отырған докторлық диссертация қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесі кешенді тұрғыда зерттеуге жауап беруге негізделген.

Зерттеу жұмысының нысаны – XVIII ғасыр мен XX ғасырдың басындағы қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің типі, түрлері, қолданыс аясы, тұрмыс-тіршіліктегі маңызы, қазақ халқына ата-бабасынан мирас болып жету жолдары, қалыптасу тарихы, көлік түрлерінің халық өмірінен алатын орны мен маңыздылығы, аймақтық және маусымдық ерекшеліктері.

Зерттеу жұмысының пәні – тарихи этнография бағыты, XVIII ғасыр мен XX ғасырдың басындағы қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің

этношаруашылық, этникалық мәдениеттегі ерекшелігі, типологиясы, қолданыстық маңыздылығы.

Тақырыптың зерттелу деңгейі. Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты тікелей зерттеу жұмыстары қазіргі таңға дейін жүргізілмеген. Дегенмен, археологиялық зерттеулер барысында этнографиялық материалдар жиынтығы негізге алынып, талданды.

И.И. Ибрагимовтың «Қазақ халқының этнографиялық очерктері» атты мақаласы «Мәдени мұра» бағдарламасы аясында жарық көріп отырған «Қазақ халқының дәстүрлері мен әдет-ғұрыптары» атты ұжымдық еңбектің 2 томында жарияланған. Автор мақалада қазіргі кезеңде кездеспейтін, кезінде қолданыста болған арбаның бір түрі жетек арба туралы айтады. Қазақтар жетек арбаны баланың тез жүруіне көмек көрсету үшін жасағанын тілге тиек етеді [1, 17-37 бб.; 2, с. 120-152].

Орыс шығыстану мектебінің негізін салған В.В. Бартольдтың Түркістан өлкесінің тарихы мен тарихи-этнографиясына қатысты берер ғылыми деректерінің маңызы жоғары. Автордың IX томдық шығармалар жинағының IV томында «О колесном и верховом движении в Средней Азий» атты мақаласында Орталық Азия арбаларының хорезмдік, қашқарлық және қоқандық түрлерін ажыратып, екі топқа бөледі. Василий Владимирович арба үйлердің тарихи сахнадан жойылып кетуін XV ғасырда көшпелі халықтардың экономикалық құлдырауымен байланыстырады. Көш барысында жылжымалы арба-үйлерімен көшкен көшпелі түркі халықтарының жағдайы, ахуалы, табиғаттың әртүрлі құбылысына төзімділік көрсеткен арба үйлері сөз етеді [3, с. 408].

С.И. Руденконың «Очерк быта северо-восточных казаков» мақаласында көш барысында күш көлігі ретінде түйе, өгіз және атты пайдаланғандығы айтылған. Егер қазақ өгізбен көшсе, онда алты түйенің қызметін алты-сегіз өгіз ауыстырған. Бір киіз үйді тауға көтеру үшін жүк артылған он-он екі жылқы қажет болған. Қара Ертісте малдарды айдап өту үшін паром қызметін пайдаланған. Кедей отбасыларында әдетте, түйе болмаған, олар өгіз бен аттарға ғана жүк артып, көшіп отырған. Қара Ертіс бойындағы әйелдер жүк артылған түйелерге мінген, ал алтайлықтарда түйеге тек қана жүк артылып, әйелдері болса, атқа мініп, түйені тізгінде ұстап, жүріп отырған [4, с. 11-12].

Шығыстанушы, тарихшы әрі археолог П.М. Кожиннің еңбектері негізінен көліктердің шығу тарихына арналған. Оның «О сарматских повозках» атты мақаласында сарматтардың жерлеу орындарынан табылған арба бөлшектеріне және олардың қазіргі таңға дейін сақталауы жөнінде айтылған. Еділ бойы мен Орал өңіріндегі жүргізілген қазба жұмыстары барысында сармат обаларынан табылған арбалар бұзылған, бастапқы қалпы сақталмаған деп көрсетеді. Мақалада сармат арба дөңгелектерін пазырық қорғанынан табылған арба дөңгелектерімен салыстырған. Қазба кезінде төрт дөңгелекке дейін табылған. Павел Михайловичтың айтуы бойынша обадан табылған арбалар арнайы жерлеу ғұрпына дайындалған. Яғни тұрмыста қолданылған бірақ қолданысқа жарамсыз арба бөлшектерін құрастырып,

мәйітпен бірге қоса жерлеген [5, с. 92-95]. Павел Михайловичтың «К проблеме происхождения колесного транспорта» мақаласында б.з.д. II мыңжылдықтың ортасына қарай Еуразия даласында арбаның атпен қоса басқа да малдарға жегіле бастауы, әскери көліктердің ауыл шаруашылық көліктерімен өзара әрекеттесуі, көлік тасымал құралдарының негізгі қалыптасу үдерісі аяқталды деп көрсетеді [6, с. 176].

Белгілі жазушы С.М. Мұқановтың таңдалмалы шығармаларының бесінші томында қазақтардың көлік түрлері мен тұрманына қатысты көп мәліметтер келтіріліп жүйелі сараланады. Сондай-ақ, екі және төрт дөңгелекті арба, сүйреткі және шана көліктерінің ерекшеліктеріне кеңінен тоқталады [7, 124-131 бб.].

Қазақ халқының тарихы, фольклор, археология мен этнографиясының зерттелуіне айтарлықтай үлес қосқан ғалымдардың бірі және бірегейі – академик Әлкей Хақанұлы Марғұлан. Ә.Х. Марғұланның Т. Басенов және М. Мендіққұловпен бірге жазған «Архитектура Казахстана» [8, с. 79] атты еңбегі қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты көптеген мәліметтер береді.

Ә.Х. Марғұланның «Казахское народное прикладное искусство» [9, с. 20], «Ежелгі жыр, аңыздар» еңбектерінде қазақ халқының дәстүрлі дүниетанымдағы желмая сияқты мифологиялық бейнелерді сипаттайды [10, 222 б.].

Х.А. Арғынбаевтың «Қазақтың мал шаруашылығы жайында этнографиялық очерк» атты еңбегінде қазақ халқының революцияға дейінгі негізгі көлігі жылқы мен түйе болғандықтан, бұларды жасынан-ақ салт мінуге, жүк артуға, қамытқа, арбаға, шанаға жегуге үйретететіндігі айтылған. Арба, шанаға, жүк артуға, салт мініп жүруге көбінесе, бес жастан жоғарғы аттар мен қысыр биелер үйретілген [11, 93-94 бб.]. Ғалымның зерттеуі бойынша, оңтүстік қазақтары құмды жерлермен көшетін болғандықтан жүктерін түйеге артқан, арбасыз көшкен.

Х.А. Арғынбаевтың «Қазақ халқының қолөнері» атты еңбегінде арбалар мен сүйретпелі көлік құралдарына қатысты мәліметтер берілген. Еңбекте ағаш өңдейтін ұсталардың барлығын арбаның ағаш ісін жетік меңгерген шеберлер деп көрсетеді. Ол кашовканың «қашауа» атанғаны сияқты, орыс халқының «саня» деген атауынан «шана» деген қазақша атауының да қалыптасуы шындыққа жақын деп көрсетеді [12, 19б.].

Ә.Тәжімұратовтың «Шебердің қолы ортақ» атты еңбегінде ортағасырлық шығыс авторларының деректеріне сүйене отырып көшпелі өмір сүрген қазақатардың тұрмысында жартылай отырықшылыққа өтуде күймелі арбаның маңызы жоғары болғандығын жазады [13, 20 б.].

М.В. Сазоновaның «Традиционное хозяйство узбеков Южного Хорезма» атты монографиясы оңтүстік қазақтарға жақын Хорезм оазисіндегі өзбектердің шаруашылық қызметіне арналған. Бір бөлімі қатынас жолдары мен көлік жүйесін баяндаған. Мақта мен басқа да азық-түліктерді Ресейге,

Хиуа, Бұхара, Иран, Ауғанстанға тасымалдау Қазақстан арқылы кеме қатынасымен, басқа да көлік жүйесімен өтіп отырғаны айтылған [14].

В.В. Востров пен И.В. Захарованың «Казахское народное жилище» атты еңбегінде қазақ халқының дәстүрлі жылжымалы баспанасының даму тарихы, киіз үйдің сонау қола дәуірінен бастап, қазіргі таңға дейінгі ерекшеліктері зерделенген. Еуразия даласындағы көшпелі халықтардың жылжымалы баспанасының негізгі екі типін көрсеткен. Олар – арба үстіндегі киіз үйлер және жиналмалы баспаналар [15, с. 21-22].

Өзбекәлі Жәнібековтың «Жолайырықта» атты кітабында үйлі арбалардың тұрмыстан шығып қалуын XVIII ғасырдың бірінші жартысы деп көрсетеді. Оның себебін жоңғар, қалмақтармен шайқасы, Ресейдің отарлау саясаты, Орта Азия хандықтарымен қақтығыстары елдің көшіп-қону кеңістігін тарылтуы кәдімгі киіз үйдің негізгі баспанаға айналуы деп түсіндіреді [16, 25 б.].

Ф.А. Фиельструптың «Из обрядовой жизни киргизов начала XX века» атты еңбекте Кіші жүз қазақтары адай руының және Орта жүз қазақтарына жататын арғын-қаракесек руының жерлеу дәстүріндегі ұқсастықты көрсеткен өлікті бейіт басына түйе мен жылқыға артып, ал қыстың күні шанаға салып апарған [17, с. 113]. Бұл еңбектен қазақтардың жерлеу дәстүрінде көліктік малдар ерекше рөл атқарғанын көруімізге болады. Үй малдарының көлік ретіндегі қызметі туралы екінші тарауда толық тоқталып кетеміз.

Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің петроглифтік ескерткіштерде көрініс тапқанын көптеген археолог ғалымдардың еңбектерінен көре аламыз. А.Г. Максимова, А.С. Ермолаева, А.Н. Марьяшев бірлескен авторлығымен жарық көрген «Наскальные изображения урочища Тамгалы» еңбегінде [18] Жетісудың ең көне ескерткіштерінің бірі – Тамғалы петроглифтері немесе Таңбалы петроглиф тас кешені суреттелінген. 2004 жылдан бері Қазақстандағы бұл ескерткіштер ЮНЕСКО Әлемдік мұра нысандары тізіміне енген. Петроглифтер Тамғалы шатқалының аса маңызды және көптүрлі ескерткіштерінің бірі болып табылады. Ғалымдардың зерттеуі бойынша кешенде алты арба суреті анықталған: арбаның сегіз немесе төрт дөңгелекті шабағын (кегей) және шабағы жоқ төрт дөңгелекті арба түрлерін көрсеткен. Сегіз шабақты арбаның өгізге жегілген суретінде анық көрінетінін жазған. Еңбекте Сынтасты, Ұлыбай, Бірлік, Лчашен арбаларының мерзімделу уақытын қола дәуірі деп көрсеткен.

В.А. Новоженовтың «Наскальные изображения повозок Средней и Центральной Азии (к проблеме миграции населения степной Евразии в эпоху энеолита и бронзы)» атты монографиясы кезеңді зерттеу болып табылады. Автор өз монографиясында Еуразия даласында тасқа салынған арба көріністерін жинақтаған, визуальды және статистикалық әдіспен петроглифтердің классификациясын жасауға әрекеттенген; жерлеу кешенінен табылған жәдігерлер мен тастағы суреттерді салыстыра отырып, ондағы құрылымдық ерекшеліктерін айқындап, арбаның әртүрлі типтерін анықтаған. Ауқымды тарихи материалдарға сүйене отырып, Еуразия даласында және

таулы аймақта көлік жүйесінің мал шаруашылығында алатын орнын көрсеткен; б.з.д. IV соңы мен II мыңжылдықтағы Еуразия даласындағы миграциялық үдерістердің реконструкциясын ұсынған [19].

Осы автордың «Чудо коммуникации и древнейший колесный транспорт Евразии» атты монографиясында Еуразия даласында мекен еткен ежелгі қоғам тұрмысында пайдаланылған екі дөңгелекті көліктер петроглиф көріністерінде және археологиялық қазба барысында табылған артефактілер талданып, ғылыми айналымға енгізілген. Монографияда дөңгелекті көлік жүйесін пайдаланған кезеңді б.э.д. 4-3 мыңжылдық және б.э.д. 2 мыңжылдық басы мен 1-мыңжылдықтың соңы деп бөліп қарастырған [20]. Қозғалыс құралдарының шығуы, олардың уақыт пен кеңістікте таралуы жөнінде егжей-тегжейлі сипатталған.

К.М. Байпаков, А.Н. Марьяшевтың «Петроглифы в горах Кульжабасы» атты еңбегінен Қазақстанның оңтүстігінде орналасқан Қаратау жотасының жартастарында бейнеленген қазіргі таңда жүздеген арбалардың суреттерін мысалға келтіруге болады. Аталмыш аймақтан атқа және түйеге жегілген арбалардың бірнеше суреттері табылған болатын (Қосымша А, сурет А1). Бұл көріністерде жарманың және жылқының суреттері, артқы көріністе тігінен тұрған арбакештің сұлбасы кескінделген. Бұл петроглифтердің ішінде екі адамның екі түйеге екі дөңгелекті арбаны жегіп жатқан көрінісі ерекше назар аударарлық. Мұндай көріністер жартас сюжеттерінде сирек кездеседі. Осыған ұқсас фрагменттер 1972 жылы Қойбағар шатқалында табылды [21, с. 20]. Бұл көріністің бір айырмашылығы арбаға түйе емес, ат жегілген.

Ғалым-археолог З. Самашевтың «Петроглифы Казахстана» атты еңбегі Қазақстан территориясындағы жартас суреттеріне арналған [22]. Еңбекте ақбауырлық арбалар б.з.д. III мыңжылдықтың соңы мен II мыңжылдықтың басы деп мерзімдеген [22, с. 31].

ҚР Мәдениет және ақпарат министрлігі Ақпарат және мұрағат комитетінің мемлекеттік бағдарламасы бойынша шығарылған Ә.Х. Марғұланның көптомдық «Шығармалары» атты жинақтың IV томында жартасқа салынған суреттер мен тас мүсіндер ерте замандардың көркемдік мәдениеті ретінде ертедегі Сарыарқа тұрғындарының дүниетанымы қарастырылған [23]. Петроглифтер мазмұнын анықтау көне тайпалардың мифтері, эпосы, этнографиясына арналған материалдарды талдауға негізделген. Үйтас шатқалынан табылған «Түйелер керуені және күйме» фотосуреті (Қосымша А, сурет А2), солтүстік Бетпақдаланың Бетпақсу шатқалындағы «Тур және күйме» (Қосымша А, сурет А3), «Салт аттылар, арба» (Қосымша А, сурет А4), Кенелі тауларындағы, Қара жартас шатқалындағы «Дөңгелектер», «Күйме мен арба» (Қосымша А, сурет А5), Жылысай 1 жартасының «Құрбандық жануарлары және екі дөңгелек» (Қосымша А, сурет А6), Кестелітас шатқалындағы «Күймелі арба» (Қосымша А, сурет А7), Тарбағатай тауларындағы «Арбалар», Балқаш маңындағы «Күймелі арба», Аңырақай, Жамбыл тауларындағы «Арбалар» атты жартас

суреттері жалпы арбалардың шығу тарихын сонау бағзы заманнан бастау алатындығын көрсетіп тұрған құнды мәлімет болып табылады.

З.С. Самашевтың «VI-VIII ғғ. Еуразиядағы түрік мұрасы» ғылыми-танымдық альбомында жарық көрген «Ортағасырлық Ұлы Дала халықтарының графикалық өнері» атты мақаласында ортағасырлық көшпелі халықтардың жерлеу дәстүрінде арбаның маңызы зор болғанын айтады [24]. Жерлеу орындарынан табылған археологиялық деректемелерге мысал келтіре отырып, қайтыс болған адамның жаны о дүниеге сапар шегуімен және о дүниеде жаңа өмір бастайды деген көзқарастармен байланыстырады.

З.С. Самашевтың «Жетісу жартас суреттері. Баянжүрек» атты кітабында Жетісудағы Баянжүрек тауындағы жартас суреттерінің, соның ішінде көлік құралдарының бейнелерінің талдамасы, топтауы және мерзімделуі, ішкі мазмұнын семантикалық тұрғыдағы мәселелері қарастырылған [25, 172-183 бб.].

Сондай-ақ, К.М. Байпаков «По следам древних колесниц» мақаласында арба бейнелері шоғырланған петроглифтік ескерткіштер –Тамғалы, Ешкіөлмес, Қойбағар, Арпаөзен, Құлжабасы, Баянжүрек (Қосымша А, сурет А8), Сауысқандық деп көрсетеді [26, с. 151].

С.Е. Әжіғалидің «Архитектура кочевников – феномен истории и культуры Евразии (Памятники Арало-Каспийского региона)» атты моногорафиясында Арал-Каспий көшпенділерінің тарихи-мәдени құндылығы бар мемориалды-культтық кешеннің архитектурасына арналған. «Ат-күн» түсінігінің мазмұны дөңгелектің солярлы символына келеді, жылқы шаруашылығымен айналысатын халықтардың көлік құралдарының негізгі космогониялық рөлін көрсетеді. Дөңгелек күннің символы ретінде ежелден Еуразия халықтарына тән болған (Қосымша А, сурет А9). Бұл символдың сақталуын қазақтардың Оңалбек-ата, Қаражан, Назар-тамы, Жаныс кесенелері және Солтүстік Арал маңы, Орталық Қазақстандағы Қасқабай кесенелерінің дөңгелек тәрізді күмбезінен көре аламыз [27, с. 417].

Серік Ескендірұлының «Кратер елінің асыл мұрасы: көшпенді Арал-Каспий өңірінің тарихы мен мәдениеті туралы» ғылыми-танымдық сипаттағы иллюстрацияланған кітабы осы өңірідің, оның орталық шөлейт-далалық аймағының өте бай тарихи-мәдени мұрасы туралы баяндайды [28, с. 417]. Еңбекте танымал сәлетші Б. Ибраевтың «Арба-күймелердегі тұрғын үй» атты (Қосымша А, сурет А10) және А. Олеарийдің 1630 жылы салған Астрахань түбіндегі «ноғай» көшпенділері суреті берілген. Суретте түйеге жегілген екі үлкен дөңгелекті арба мен өзен жағасындағы қайықтар бейнеленген.

С.Е. Әжіғалидің «Традиционная система скотоводческого поселения казахов (в историческом развитии)» атты ауқымды мақаласы зерттеу тақырыбына тікелей байланысты. Мақалада қазақтың дәстүрлі қоныстану жүйесі қарастырылады. Автор ортағасырдағы Дешті Қыпшақ даласының көшпелілерінің қыстау аймағы негізінен Сырдария өзенінің бойы деп көрсеткен Рузбиханның дерегіне сүйене отырып, шамамен екі айды құрайтын күзгі көш кезінде қазақтар көбінесе арба үстіндегі жылжымалы баспаналар,

киіз үйлер мен қамыстан төселген қашаларды пайдалануы мүмкін деп тұжырымдайды [29, с. 152]. Қазақ қоныстарын негізгі екі типке бөліп көрсетеді. Олар уақытша және тұрақты. Тұрақты қоныстар негізінен Оңтүстік Қазақстанда дамығанын айтады. Олардың баспаналары негізінен құрама үйлер (киіз үй, шалаш) мен жылжымалы арба үстіндегі үйлер (күйме), сонымен қатар мал айдауға арналған қоралар [29, с. 143-190].

Л.Р. Турганбаеваның «Архитектурно-пространственная организация системы традиционного казахского поселения» атты докторлық диссертациясында ерте темір дәуірі мен ортағасырдағы баспана типтеріне, соның ішінде арба үстіндегі жылжымалы үйлерге байланысты деректер көрсетілген. Л.Р. Тургунбаева Еуразия даласында көшпелілер пайдаланған арба үстіндегі үйлердің тарихи сахнадан кетуін, көшу аймағының тарылуынан және көп уақыт бір жерде тұрақтануымен сәйкес келеді деген пікірді ұстанады [30, с. 32-37].

А.Б. Қалыштың «Қазақтың дәстүрлі қатынас көлігі» атты мақаласы қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесін тарихи-этнографиялық тұрғыда қарастырған мақала болып саналады. Онда арба үстіне орнатылған киіз үйдің ерекшеліктері, XIX ғасырдың аяғы мен XX ғасырдың бас кезінде тұрмыста, шаруашылықта қолданған екі және төрт дөңгелекті арба, шана түрлері зерделенген [31].

Қазақтардың көлік жүйесін түркі халықтарымен салыстырмалы зерттеуге шетелдік жарияланымдардың да ерекше орны бар. Солардың қатарын да түркиялық автор Üyesi Adile Yilmaz-дың «Araba arkasi yazilar ve folklorun beş işlevi» атты мақаласын жатқызуға болады [32]. Мұндай жарияланымдар көлік тақырыбының шетел ғылымында да қарастырылғанын айғақтайды.

ҚР материалдық емес мәдени мұраны қорғау және дамыту жөніндегі тұжырымдамада бекітілген «Әдет-ғұрыптар, салттар, мейрамдар» санаты, «Табиғат пен ғаламға қатысты білімдер мен әдет-ғұрыптар» және «Дәстүрлі кәсіпке қатысты білімдер мен дағдылар» санаттары ғылыми зерттеу тақырыбымызға тікелей қатысты. Себебі көлік түрлерінің барлығы таза табиғат өнімінен алынады. Арба, шана, қайық және т.б. көлік түрлері ағаштан жасалады. Көлік құралдарының темірлері дәстүрлі қолөнермен, ұсталық өнермен тікелей қатысты болғандықтан жоғарыда аталған санаттарға жатқыздық. Материалдық емес мәдени мұраға байланысты түркиялық ғалым, профессор Ожал Огуздың «Somut olmayan kültürel mıras nedir?» атты кітабы жарық көрді [33, p. 151]. Еңбекте материалдық емес мәдени мұра бес санатқа бөліп қарастырған. «El Sanatları Geleneği»санатындағы «Marangozluk ve Oymacılık», «Saraçlık», «Demircilik», яғни ағаш өңдеу және ойып шығару, ер тұрман бұйымдары, ұсталық сияқты категориялары бойынша көлік құралдарын жатқызуымызға болады.

Қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесін кешенді түрде жан-жақты зерттеуге арналған тікелей зерттеудің болмағанын, жоғарыда шолудан көруімізге болады. Көлік түрлерінің дәстүрлі мәдениеттегі функциясы – ғылыми мәселе

түрінде көтерілмеген, көлік түрлері жеке этнографиялық зерттеудің нысаны ретінде де зерделенбеген жұмыстың бірі. Сол себептен де, қазақтардың дәстүрлі көлік түрлеріне қатысты көптеген мәселелер әртүрлі бағыттағы еңбектер ішінде бір бағыт немесе қосалқы мәселе түрінде қарастырылып келген. Көлік түрлерін этникалық мәдениеттің құрамдас бөлігі ретінде қазіргі таңда кешенді тұрғыда зерттеуді қажет ететін дәлелдейді.

Диссертациялық жұмыстың деректік негізі. Нақты мәліметтерді қазақтың бұрынғы көлік түрлерін тікелей зерттеу арқылы ала аламыз. Сол себепті де көлік түрлерін зерттеудің негізгі материалдарының бір саласы заттық ескерткіштер болып табылады. Еліміздің музейлерінде және жеке адамдардың қолдарында сақтаулы бізге жеткен көлік түрлері айтарлықтай. ҚР Ұлттық музейі, ҚР Мемлекеттік орталық музейі, Қызылорда облысы Шиелі ауданындағы Нартай Бекежанов мемориалдық өнер музейі, Шиелі ауданы тарихи өлкетану музейі, Арал балықшылар музейі, ШҚО Семей қаласындағы Абайдың мемлекеттік тарихи-мәдени және әдеби-мемориалдық қорық-музейі, Батыс Қазақстан облыстық тарихи-өлкетану музейі, Е. Пугачев музей-үйі және т.б. музей қорларында қазақтардың екі және төрт дөңгелекті арбалардың, қайықтардың және шаналардың біраз түрлері сақталған. Бұл заттық ескерткіштерді ғылыми тұрғыдан зерттеу барысында арба түрлері мен типтері, олардың жасалу технологиясы туралы нақтылы мағлұматтар алынды. Сонымен қатар, басқа көрші халықтардың көлік түрлерінің аналогтары тарихи-салыстырмалы тұрғыдан алынып, қазақтардың көлік жүйесін зерттеуде қосалқы тарихи дерек көзі ретінде пайдаланылды.

Зерттеу тақырыбы бойынша жинақталған дерек көздерін:

- археологиялық қазба деректері;
- жазба деректері;
- мұрағат құжаттары;
- суретшілер шығармаларындағы сызба, фото материалдары сияқты топтарға бөліп қарастырдық.

Археологиялық қазба деректері. Қазақтар қолданған көлік түрлерінің генезисін, даму тарихын, қалыптасуын зерттеу барысында деректеме ретінде археологиялық материалдар алынды. Ежелгі және ортағасырлық көшпелілер пайдаланған көлік түрлерінің қалдықтары археологиялық қазба барысында табылды, жартас суреттерінде бейнеленді, оларды сараптау нәтижелері археологиялық еңбектерде қамтылды, әрі диссертациялық жұмыстың деректік негізінің бір бөлігін құрады. Мысалы, Солтүстік Қазақстандағы Кеңес, Новоникольское қорымдары, Батыс Қазақстандағы Тәңірберген 2, Орталық Қазақстандағы Нұртай, Аяпберген, Бозінген және т.б. қорымдарынан арбалардың, ал Сатан, Ащысу, қорымдарынан қос дөңгелекті соғыс арбаларының бөлшектері [34, с. 248], Бірлік II қорымының №2-қорғанынан ағаш дөңгелектің шынтемірі мен екі шанақ бөлшектері табылды [35, с. 62].

Жазба деректерді төмендегідей топқа бөліп қарастыруды жөн көрдік:

- *Шығыс саяхатшыларының жазбаларына,*араб, парсы, түркі тілді

шығыс авторларының еңбектері дереккөз ретінде кеңінен пайдаланылды. Махмұт Қашқаридің [36], Рашид ад-Диннің [37], Ибн Баттута [38, с. 17], Фазлаллах ибн Рузбиханның [39], Әбу-әл-Ғазының [40] шығармаларынан көптеген мағлұматтар берілді.

- *Еуропа саяхатшыларының деректері*. Онда ортағасырлықкөшпелі түркі-моңғол халықтары қолданған арба үстіндегі жылжымалы үйлер жөнінде айтылған басты деректемелер ретінде Плано Карпини, Вильгельм де Рубрук, Марко Полоның жазбаларының маңызы зор [41, с. 28, 91].

XV-XX ғасыр аралықтарында қазақ жерінде болған келесі саяхатшылар мен зиялы қауым өкілдерінің: Балдуччи Пеголетти (шамамен 1335 жылы өмір сүрген) [42], Антоний Дженкинсон (1529-1610) [43], Адам Олеарий (1599-1671) [44] және Николаас Витсеннің (1641-1717) [45] жазып қалдырған деректері құнды мәлімет береді. Олардың жазбаларында қазақ халқының байырғы көлік түрлеріне қатысты көптеген мәліметтер көрініс тапқан.

Сондай-ақ Александр фон Гумбольдт (1769-1859) [46-47], Карл Риттер (1779-1859) [48], А.М. Янушкеевич (1803-1857) [49], Г. Зелинский (1809-1881) [50], Б. Залесский (1820-1880) [51] және Свен Гединнің (1865-1952) еңбектерін де атап кеткен орынды болмақ [52-53].

- *революцияға дейінгі ресейлік авторлардың*, XVIII ғасырдың екінші жартысында Ресейде қазақ халқының этнографиясын зерттеу жөніндегі 1768-1774 жылдары ұйымдастырылған екінші академиялық экспедицияға қатысқан П.С. Паллас [54], И.Г. Георги [55], И.П. Фальк [56] жазбаларындағы мәліметтердің құндылығы зор.

Я.П. Жарков [57, с. 432-497], М.И. Венюков [58], Н.И. Ильминский [59], И. Казанцев [60, с. 28-29], М.Н. Галкин [61], Н. Пантусов [62], И.И. Зарубин [63], Л.Ф. Костенко [64], Н.И. Гродеков [65, с. 138-140], А.Е. Алекторов [66] және А.К. Гейнс [67] жазбаларынан қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты көптеген мәліметтер табамыз.

Зерттеп отырған тақырыбымызға мазмұны жағынан мейлінше жақын зерттеулердің қатарында А.И. Добросмыслов [68-69], көшпелі және жартылай көшпелі түркі және моңғол халықтарының тұрғын үйлерінің даму тарихы, соның ішінде арба үстіндегі жылжымалы баспанаға сипаттама берген Н.Харузиннің [70], сондай-ақ Ә.А. Диваевтың [71] еңбектері қарастырылды.

Сонымен қатар В.В. Радлов [72-73], М.В. Лавров [74], В.О. Троцкий [75, с. 15-43], Ш.Ш. Уәлиханов [76, 264], Рихард Карутц [77], А.Г. Серебренников [78] және Б. Смирновтың эсселерінде түйенің көлік ретіндегі қызметі сипатталады [79], сондай-ақ С.С. Здзеницкийдің [80] еңбектері қамтылды.

- *Дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты жалпылама деректерге* тарихи-этнографиялық басылымдарды алдық. Бұл тұрғыда «Народы России» атты этнографиялық очерк [81], 19 томдық «Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении» атты жинақтың 1885 жылы шыққан 10-томы [82, с. 136, 195], «Россия. Полное географическое описание нашего отечества» атты көлемді

еңбектің 1903 жылы шыққан «Киргизский край» атты 18-томы [83], 1913 жылы 19-томы ретінде жарық көрген «Туркестанский край» атты кітап [84] және «Азиатская Россия» атты еңбектің 1, 2-томдары қарастырылды [85].

Қазақ халқының дәстүрлі мұрасы қамтылатын саяхатшылар мен елшілердің жазбаларына да шолу жасалынды. «Мәдени мұра» Мемлекеттік бағдарламасы аясында шыққан «История Казахстана в русских источниках XVI-XX веков» 5-7-томдары [86-88], «История Казахстана в западных источниках XII-XX вв.» атты көптомдық жинақтың 6-8-томдары енді [89-91], бұл жазбаларда да дәстүрлі көлік түрлеріне қатысты құнды мағлұматтар баршылық.

- *Статистикалық зерттеулер нәтижесінде жинақталған жазба деректер.* Оған 1897, 1910, 1911, 1917 жылдарда жинақталған «Материалы по киргизскому землепользованию...» (бұдан әрі – МКЗ) жазба дереккөздері кіреді.

Мысалы, орыс статистигі Ф.А. Щербинаның Қазақстанның он екі уезі бойынша жинақталған 13 томдық «Материалы по киргизскому землепользованию» атты іргелі жинағы Ақмола облысының Атбасар [92], Көкшетау [93], Сырдария облысының Перовск [94], Қазалы [95], Черняев және Әулиеата [96], Торғай-Орал көші-қон ауданының Ақтөбе уезіндерінде [97] жүргізілген санақты қамтиды. Оларда зерттеу жұмысына қатысты құнды деректер нақты кездеседі.

П.П. Румянцевтың «Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования...» санағындағы Жетісу облысының Лепсі [98, 99], Қапал [100, 99], Жаркент [101, 99], Верный уездерінде [102, 99]; Семей облысының Павлодар уезінде [103] жүргізілген статистикалық мәліметтерді негізге ала отырып, математикалық есептеу әдістерін пайдаланып, бізге қажет мәліметтерді кестелік және сызбалық түрде берілді.

Мұрағат құжаттары. Оған ҚР Орталық мемлекеттік мұрағат қорындағы деректер жатады. №4 «Оренбургская пограничная комиссия» қорының 1-тізімнің № 402 [104], 2344 [105], 2437 [106], 2473 [107], 2586 [108] іс-қағаздарындағы Орынбор шекаралық комиссия басшысына түйе малын көлік ретінде жалдауға қатысты жазған құжаттары, №25 қордың 1-тізімінің №4 іс-қағазында [109] шана атауына байланысты, №199 «Джаркентская почтово-телеграфная контора Туркестанского почтово-телеграфного округа г. Джаркент Семиреченской области 1901-1916 (1917)» қорының 1-тізіміндегі № 55-іс қағазында Жетісу облысының Верный қаласынан Сергиополь бекеті аралығында, пошталарды тек қана атпен тасымалдағаны жөніндегі деректер пайдаланылды [110].

Суретшілер шығармаларындағы сызба, фото материалдары. Негізінен оған ҚР МОМ қорында сақтаулы фото құжаттар, Еуропа саяхатшысы Т.В. Аткинсонның [111, с. 403], украин суретшісі Т.Г. Шевченко [112], поляк суретшісі Б. Залесскийдің [51], орыс суретшілері Н.Н. Каразин [82], В.В. Верещагин [113], Н.Г. Хлудов [114], А.А. Попов [113] және т.б. әр түрлі

музей қорларындағы сақтаулы XVIII ғасырдың аяғы – XX ғасырдың бірінші жартысында түсірілген немесе бейнеленген маусымдық қоныстарға көшіп қону кезіндегі күш көліктері, көлік құралдарының қолданысын қамтыған этнографиялық сызба суреттер мен фотоларды жатқызамыз. Әсіресе, бұл жерде Н.Н. Каразин мен Н.Г. Хлудовтың суреттерін ерекше атап өту керек.

Диссертация жұмысының жазба деректер қатары зерттеуіміздің маңыздылығы мен құндылығын ашады. Мұрағат құжаттарынан алынған мәліметтер тікелей дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты болмағанымен, түйенің көлік ретіндегі қызметі анық түрде сипатталып, Орталық мемлекеттік мұрағат қорында сақталған.

Суретшілер шығармаларындағы сызба, фото материалдар қазақтың сол кездегі көлік құралдарын зерттеуде бейнелік материал ретіндеүү пайдаланылды. Сондықтан да дерек ретінде құндылығы артты.

Археологиялық қазба барысында табылған көлік құралдарының қалдықтары заттық ескерткіш ретінде маңызы жоғары болмақ.

Зерттеу жұмысының мақсаты мен міндеттері. Диссертациялық жұмыстың негізгі мақсаты – қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесін тарихи-этнографиялық тұрғыда кешенді ғылыми зерттеу. Осы мақсатқа жету үшін зерттеу барысында:

– көлік қатынас-құралдарының заттай және жазба деректер қорына, зерттелу деңгейі мен тарихнамасын сараптау, сипаттама жасау, ғылыми жүйелеу, музей қорларында, халық қолында сақталған заттай деректер қорын сараптау.

– көлік қатынас-құралдарының тарихи дәуірлердегі қалыптасу генезисін, қазақ жерінде өмір сүрген байырғы тайпалардың өмірінен алатын орнын анықтау;

– көлік түрлерінің жалпы және ішкі типологиясын жасау;

– қазақтардың көлік түрлерінің құрылымын, бөлшектерін, олардың атауларын, жасалу технологиясын, материалын, материалдарды дайындау жолдарын зерделеу;

– қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесінің аймақтық ерекшеліктерін, аймақтық диалектологиялық атаулар, ұғымдарды және олардың мәнін, аймақтық ерекшеліктердің болуының себебін айқындау;

– қазақтардың көлік-құралдарының басқа түркі тілдес халықтардың дәстүрлі қатынас-құралдарымен ортақтығын, ерекшеліктерін анықтау, салыстырып, сараптама жасау, ғылыми негіздеу;

– жылқы малын мініс көлігі және адам өміріндегі ат-көлік ретіндегі маңыздылығын айғақтау, түйенің күш көлік ретіндегі қызметін пайдаланудың қыр-сырларын, күш көлік ретінде оны баптаудың тәсілдерін, оның ұрпаққа жалғасуын, сақталуын ғылыми зерттеу;

– арбаның түрлерін анықтау, жүйелеу, жинау, олардың атқаратын қызметіндегі ерекшеліктерге назар аудару, сонымен қатар аймақтық атауларындағы өзгешеліктерге, маусымдық қолданысына сараптама жасау, сүйреткілердің, шаналардың шаруашылықта қолданыстық мәнін ашу,

күйменің түрлері, сән-салтанаты, қызметі, оны пайдаланудағы өзіндік ерекшелігін қарастыру;

– су көліктерінің маңыздылығын, оларды пайдаланудағы ерекшеліктерді сараптау;

– қазақ халқының көлік жүйесіне қатысты атау сөздерін, фольклорлық мұраларын, әдет-ғұрыптық танымдарын, дүниетанымдық кеңістігін, мифтік образдағы бейнелерін зерделеу, талдау.

– жаңа техникалық әдіс-тәсілдерді меңгере отырып, дәстүрлі көлік жүйесі атласын жасау, дәстүрлі көлік жүйесінің қолданыстық маңызын айғақтайтын фотоқұжаттар тізбегі мен түсініктемесін жасап, ғылыми айналымға ендіру сияқты міндеттерді жүзеге асыру көзделді.

Зерттеу жұмысының ғылыми жаңалығы. Қарастырып отырған мәселе отандық және шетелдік этнология ғылымында арнайы тақырып ретінде зерттелінбеген. Диссертациялық зерттеу жұмысы өз алдына қойылған мақсат пен ғылыми міндеттерге сәйкестендіріліп, жүйелі және кешенді түрде жүргізілді. Зерттеу жұмысын кешенді түрде жүргізудің және көптеген ғылыми талдау жұмыстарын жүзеге асырудың нәтижесінде:

– көлік қатынас-құралдарына қатысты заттай деректер қорын құрайтын қазақ жеріндегі байырғы қоныстар мен оба-қорғандарда жүргізілген археологиялық қазба жұмыстарынан табылған заттарға көліктің генезисін анықтау мақсатында ғылыми зерделеу жасалды, көне көліктерге қатысты жазба деректер қоры жинақталып, сарапталды, көне көліктердің зерттелу деңгейіне, тарихнамасына сараптау жасалып, ғылыми жүйеленді. Музей қорларында және халық қолында сақталған немесе халық қолындағы қолданыстағы заттай деректер қоры туралы мәлімет жинақталды;

– көлік қатынас-құралдарының тарихи дәуірлердегі қалыптасу генезисін айғақтайтын жартастардағы суреттер, оларға қатысты зерттеулер талданды, зерттеулер негізінде көлік жүйесінің көне түрлеріне ғылыми реконструкция жасалды және қазақ жерінде өмір сүрген байырғы тайпалардың өмірінен көлік қызметінің алатын орнына ғылыми негізделді;

– көлік жүйесінің жалпы және ішкі типологиясы жасалынды;

– көлік түрлерінің құрылымын, бөлшектерін, олардың атауларын, жасалу технологиясын, материалын, материалдарды дайындау жолдары, көлік үшін табиғатты пайдаланудың дәстүрлі технологиясы айшықталды;

– қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесінің қазақ жерінің, халқының аймақтық ерекшеліктеріне қарай пайдалануындағы айырмашылықтар, аймақтық диалектологиялық атаулар, ұғымдардың болуы және олардың мән-мағынасы анықталды;

– қазақтардың көлік-құралдарының басқа түркі тілдес халықтардың дәстүрлі қатынас-құралдарымен ортақ белгілері, ерекшеліктері зерделенді, бір-бірімен салыстырылып, сараптама жасалды;

– жылқы малының мініс көлігі ретіндегі қызметі мен адам өміріндегі ат-көлік ретіндегі маңыздылығы көрсетіліп, түйенің күш көлігі ретінде қызметін пайдаланудағы халықтық тәсілдер жүйесі талданды;

– арбаның түрлері мен қолданыс аясы нақтыланды, аймақтық, маусымдық қолданыстағы ерекшелігімен қатар, заттық статистикасына қатысты құжаттар қайта ерекшеленді, сүйреткілердің, шаналардың түрлеріне қатысты деректер қоры айқындалып, олардың шаруашылықтағы қолданыстық мәні ашылды, күйменің тарихи дәуірлердегі түрлері мен қолданыстық қызметіне қатысты деректер мен мәліметтер қоры жинақталды;

– су көліктерінің түрлері, жасалу технологиясы, қолданыс аясы, қолданыстық өңірі, оларды пайдаланудағы ерекшеліктер сипатталды;

– көліктердің қиял-ғажайып түрлері туралы, дүниетанымдық кеңістігі, мифтік бейнелер туралы танымдар талданды, қазақ халқының көлік жүйесіне қатысты фольклорлық мұралары, яғни батырлық және лиро-эпостық жырлар, мақал-мәтелдер, аңыздар, ертегілердегі фольклорлық деректер, атау сөздер, ескі сөздер қоры жүйеленіп, жинақталып, жосын-жоралғылар мен әдет-ғұрыптық танымдар зерделенді;

– дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты реконструкциялық сызбалар, фото, визуалдық құжаттар тізбесі түсініктемесімен жинақталып, қосымша бөлімінде берілді.

Тақырыптың хронологиялық шеңбері. Зерттеу жұмысының хронологиялық шеңбері XVIII ғасырдан XX ғасырдың басына дейінгі екі ғасырдан астам уақыт аралығын қамтиды. Зерттеу жұмысының хронологиясына осы кезеңнің таңдалуының себебі, қазақ халқының дәстүрлі көлігінің бірі – арбаларды тұрмыстық, шаруашылық жағдайда кеңінен қолданып, алуан түрлері пайда бола бастады. Сонымен қатар су көлігінің түрлері дамып, өзен-көлдерде қатынас үшін, сауда-саттықта, балық шаруашылығында және адам тасымалы үшін үлкен сұранысқа ие болды. Қазақстан арқылы батыстан оңтүстікке қарай (Орынбор-Ташкент), сондай-ақ Солтүстік Қазақстан арқылы Сібірге өткен темір жол қатынасының қарқынды дамуына байланысты аталмыш көліктерге деген сұраныстың бәсеңдеп қалғанын аңғарамыз. Ақырында авто көліктердің дамуына әкеліп соқты.

Диссертацияның географиялық ауқымы Қазақстанның негізгі аймақтарын қамтиды. Сонымен қоса көрші түркі тілдес халықтарының (Орта Азия, Еділ және Жайық маңы, Солтүстік Кавказ, Алтай) көлік жүйесі салыстырмалы түрде алынды.

Жұмыстың ғылыми және қолданбалық маңызы. Дәстүрлі көлік жүйесі – пәнаралық байланыстағы қызықты, әрі күрделі тақырыптардың бірі. Этнология бағытындағы оқытылатын дәрістерге, арнаулы курстар, семинарлармен қатар, этноархеологиялық бағытта пәнаралық байланыстар жасауға пайдалануға болады. Диссертациялық жұмысты жазу барысында жинақталған ғылыми материалдар еліміздің жоғарғы оқу орындарында, соның ішінде археология және этнология, тарих мамандықтарына таңдамалы мамандандыру модульдері, яғни элективті модульдерге пән ретінде енгізіп, арнаулы дәрістер курсын дайындауда және оқулықтар мен оқу құралдарын жазуға пайдаланылады.

Тақырыпты зерттеу барысында қол жеткізген жұмыстың ғылыми нәтижелерін бірнеше бағытта:

– гуманитарлық бағыттағы мамандықтардың, атап айтқанда тарих бағыты және осы бағытпен пәнаралық ғылымдардың бакалавр, магистр, PhD доктор мамандарын даярлаудағы пәндердің теориялық және практикалық методологиясына пайдалануға болады;

– «Этнология», «Этникалық мәдениет», «Қазақ халқының дәстүрлі шаруашылығы», «Қазақ халқының материалдық мәдениеті», «Қазақ халқының рухани мәдениеті», «Қолданбалы этнология», «Қазақ халқының этнографиясы» пәндерінен дәріс және практикалық сабақтарында, білім алушылардың өзіндік жұмыстарына негізгі және қосалқы материал ретінде, жергілікті жерлердегі арнаулы курстарда, «Тарихи өлкетану» пәніне, өлкетанулық факультативтік сабақтарда, тарих үйірмелерінде, Тарихи-өлкетану музейлерінде жүргізілетін музейлік дәрістерге, тарихи-мәдени ескерткіштерді қорғау мекемелерінің зерттеу жұмыстарына және жергілікті жердің кітапханаларында ғылыми-көпшілік іс-шараларда пайдалануға болады;

– зерттеу барысында келтірілген мәліметтер этнология бағыты бойынша жазылатын, оқулық, оқу құралдары мен ғылыми еңбектерде қосымша құрал, дереккөзі ретінде қолдануға болады;

– диссертациялық жұмыстың ішкі мазмұнындағы негізгі тараулар мен бөлімдер тақырыбын ЖОО тарих факультеттері жанындағы «Жас этнограф» үйірмесінің жоспарына енгізіп, одан әрі жоспарға сәйкес диссертация мәтінін студенттерге қазақтардың аймақтық ерекшеліктерін таныту мақсатында қолдануға, сондай-ақ қазіргі оқытудың кредиттік жүйесіне, интерактивті ағымдарына сәйкес диссертация мазмұнын ғылыми кітапханалар жанындағы «электронды кітапхана» жүйесіне енгізуге болады;

– диссертацияның ішкі мазмұнын қазіргі таңда кең сұранысқа ие болып отырған «қолданбалы этнология», «қолданбалы музеология» бағытында «этникалық реконструкция» жасауда ғылыми ақпараттық материал ретінде толық пайдалану болады;

– диссертацияның қосымша бөлімін құрайтын фотоқұжаттарды «Қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесінің этнографиялық Атласы» ретінде танып, оны «Қазақ халқының этнографиялық Атласы» саласының негізгі бөлімдерінде пайдалануға болады. Сондай-ақ «Байырғы көлік», «Көлік жүйесі: кеше және бүгін», «Қазақ көліктері тарихи фотографияда», «Қазақ көлікті визуалды құжаттарда» деген сияқты тақырыптарда презентациялы визуалды электронды саяхат ұйымдастыруға, өлкетанулық дискурстарға, музейлік дискурстарға, электронды экскурстарға қолдануға болады;

– зерттеу жұмысының мәтініндегі негізгі тұжырымдар, қосымша бөліміндегі карталар, фотоқұжаттар қазіргі таңда орындалып жатқан, «Тарихи энциклопедия» мақсатты жобасының мазмұнына енгізілді.

- диссертациялық жұмысты «Әлемдік өркенитеттегі көлік коммуникациясы», «Түркі халықтарының көлік жүйесі» атты зерттеулердің

бір тарауына қолдануға, сонымен қатар диссертациялық жұмыс негізінде «Көне көлік реконструкциясы» атты іргелі зерттеу жобасын жасауға болады. Су көліктері тақырыбындағы зерттеулерді қазіргі таңдағы «су музейлері» бағытындағы, ал байырғы су көліктерінің түрлері мен бөліктерін «суасты археологиясы» бағыттарындағы зерттеулерде есептеуге болады.

Диссертацияның теориялық және методологиялық негізі. Зерттеу жұмысының басты ғылыми бағыты мен саласы ретінде, әдеттегідей мәселеге қатысты фактілерді жан-жақты талдаудың нәтижесінде шынайылыққа қол жеткізуге мүмкіндік беретін объективтілік, ақиқаттық, тарихилық, жүйелілік басты негізге ұсталынды. Зерттеу жұмысында тақырыпқа байланысты танымал ғылымдардың, саяхатшылардың, зерттеушілердің іргелі экспедициялық жұмыстарының нәтижелері, іргелі ғалымдардың тұжырымдары мен ғылыми ұстанымдары, ғылыми әдіс-тәсілдері басшылыққа алынды.

Зерттеу жұмысын жазу барысында этнография ғылымында қалыптасқан салыстырмалы-тарихи сараптау, статистикалық талдау, типологиялық жіктеу, далалық зерттеу жүргізу, суретке-фотоға түсіру, жаңғыртпа-реконструкция жасау, сұрақ-жауап арқылы дерек алу әдістері қолданылды. Нәтижесінде көлік жүйесі түрлерінің көбеюі, оның аймаққа таралуы, халықтың материалдық мәдениетін зерттеуге қол жеткізілді.

Диссертацияның теориялық негізіне зерттеу жұмысы бойынша алға қойған міндеттерін дұрыс шешуге бағыт-бағдар беретін ғылыми көзқарастар алынды. Жұмыстың ғылыми аппараты үш бағыт негізінде:

– тікелей тақырыпқа қатысты;

– тақырыпқа жанама қатысты;

– тақырыпты салыстырмалы талдауға қатысты жасақталды.

Көптеген авторларға сыни көзқараспен қарап, тараулардың қорытынды бөлімінде өз пікірімізді білдірдік. Тарих ғылымдарының қай саласы болмасын зерттеліп отырған мәселенің географиялық шеңберіне сәйкес, сол өңірдегі және көрші өңірдегі сәйкестік пен сәйкессіздіктерді байқау үшін салыстырмалы көрсеткіштер даярлап, оның нәтижелерін диссертацияның ішкі мазмұнына ендірдік.

Көлік жүйесіне қатысты алғашқы зерттеулер мен деректерді жинақтап оны ғылыми тұрғыда игеріп, зерделегенде, сол кезеңдегі қазақ қоғамының зерттелуіне қазіргі өскелең талаптағы ғылыми тұрғыдан зер салсақ, олардың методологиялық ауқымдарының және осыған байланысты теориялық күйінің жетпей жатқандығына көз жеткізу қиын емес. Алғашқы авторлардың еңбектерін пайдаланғанда, еңбектің жазылған уақытындағы ғылыми ортаның зерттеу дәстүрін, зерделеу өресін, идеологиясын назарға алып, оған өзіндік көзқараспен пікір беру ескеріліп отырды. Осындай методологиялық ұстаным зерттеліп отырған мәселенің тақырыптық-проблемалық ауқымын анықтауға, әрі мақсаты мен міндеттерін ойдағыдай жүзеге асыруға мұрындық болды. Сондай-ақ, диссертациядағы мәселелерді саралағанда жұмыстың хронологиялық және географиялық шеңберін үнемі нысанада ұстауға

тырыстық.

Тарихи методологияның өзегі іспеттес осындай теориялық және методологиялық негіздер тарихи-нақтылық принципінен ауытқушылыққа жол бермейді. Біз зерттеп отырған тақырыпты аймақтық номодология, аймақтық этногеография, аймақтық этношаруашылық, аймақтық этникалық мәдениет, аймақтық этнолингфистика мәселелерін бір-бірімен сабақтастыра тарихи хронологияның шеңберінде қарастыру және оны қорытып тұжырымдау арқылы мәселенің түйінін беру ғылыми үдерістегі күрделі методологиялық ұстаным болып табылады.

Негізгі мәселелерін қаузағанда зерттеу нысанасындағы көлік жүйесінің көне түрлері мен қолданыста сақталған түрлер салыстырылып отырылды. Орындау барысында хронологиялық, абстрактылық, логикалық сияқты ғылыми танымның әдістері мен тәсілдері қолданылды. Зерттеу жұмысының теориялық негізі авторлық өзіндік материалдармен, яғни информаторлық деректермен, далалық экспедициясының нәтижелерімен салыстыру басшылыққа алынды.

Тақырыпқа тікелей қатысты көлікті қолдану статистикасын шығаруда математикалық есептеу негізе алынып, оны ғылыми ортаның қабылдауына ыңғайлы кестелік, диограммалық, сызбалық әдіс берілді. Математикалық әдіс негізінен алғашқы ауыл шаруашылығы санағы парақтарындағы деректерді қорытып, бір арнаға тоғыстыру арқылы аймақтық қолданысын анықтауға қажеттілік тудырды. Тарих ғылымында информатика мен математика әдістерін кіріктіріп, зерттеу қандайда бір мәселенің нақты бейнесін шығаруға көмек болады.

Диссертацияның қосымша бөлімін жасақтауда да тақырыптық жүйелілік принцип сақталды. Фото құжаттарды өңдеуге қазіргі таңдағы инновациялық нонотехнологиялардың жетістігі, сонымен қатар диссертацияның ішкі мазмұнындағы жазба деректерді сызба, фото деректермен дәлелдеу және оны тақырыптық топтастыру әдісі қолданылды.

Қорғауға ұсынылған тұжырымдарда:

– археологиялық қазба жұмыстарынан табылған көлік қатынас-құралдарына қатысты заттай деректер қоры көліктің генезисін анықтау мақсатына негіз ретінде алынып, генезистік талдау ұсынылды, көне көліктерге қатысты жазба деректер қоры ғылыми сарапталды. Музей қорларында сақталған тақырыпқа қатысты заттай деректер қоры мен халық қолында сақталған жәдігерлерге сипаттама, атрибуция жасалды;

– жартас суреттеріндегі көлік қатынас-құралдарының тарихи дәуірлердегі қалыптасу генезисін айғақтайтын бейнелер мен оларға қатысты зерттеулерге талдау жасалып, мәні мен мазмұны ашылды, жартас суреттері көне көлік түрлерінің реконструкциясын жасауға дереккөз ретінде алынды;

– көлік жүйесінің жалпы және ішкі типологиясын жасауға заттай және жазба деректер, тақырыпқа қатысты зерттеулер негізге алынып, авторлық ұстанымдармен толықтырылды;

– көлік түрлерінің құрылымын, бөлшектерін, жасауға жергілікті материалдар пайдаланылғандығы, олардың жергілікті шеберлер қолынан шыққандығы анықталды, негізделді;

– аймақтық диалектологиялық атаулар, ұғымдарды жүйелеу арқылы «Аймақтық этнографияның» қазақ халқына тән ерекшелігі дәстүрлі көлік жүйесінен де көрінетіні айғақталды;

– дәстүрлі көлік-құралдарының түркі тілдес халықтардың дәстүрлі қатынас-құралдарымен ортақтығы мен айырмашылығы сарапталды;

– жылқы малының мініс көлігі, ат-көлік ретіндегі қызметі ашып көрсетілді, түйенің күш көлігі, жүк көлігі ретіндегі қызметі талданды;

– арбаның ең кең қолданыстағы көлік құралы екендігі негізделді, сүйреткілердің, шаналардың қолданыстық мәні сарапталды, күйменің тарихи реконструкциясы жасалынды;

– су көліктерінің, судағы қатынас жолдарды игерудегі маңыздылығы сарапталды;

– қиял-ғажайып көліктерге қатысты танымдар талданды, көлік этнографиясының негізі болатын этнофольклорлық мұралар жүйеленді, жинақталды, көлікке қатысты жосын-жоралғылар мен әдет-ғұрыптар зерттелді, этнографиялық қор сараланды;

- дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты визуалды деректер базасы жасалды.

Зерттеу жұмысының сыннан өтуі. Диссертациялық зерттеу жұмысы әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің Тарих, археология және этнология факультетінің Археология, этнология және музеология кафедрасында орындалды. Зерттеу барысында алынған ғылыми нәтижелер жоспарлы түрде диссертация мазмұнын ашатын тақырыптарға сәйкес республикалық және шетелдік ғылыми басылымдарда:

- Қазақстан Республикасы БҒМ Білім және ғылым саласындағы бақылау комитеті тарапынан бекітілген отандық ғылыми журналдарда 4 мақала (ҚазҰУ-дың Хабаршысы. Тарих сериясында – «Еуразия даласында тараған екі дөңгелекті арбалар кешені (археологиялық материалдар негізінде)», «Қазақтардың түйені көлік ретінде пайдалануы»; ҚР ҰҒА-ның Хабарлары – «Еуразия даласында қолданғанарба үстіндегі «жылжымалы» баспаналар тарихынан», ҚазҰПУ Хабаршысы. Тарих және саяси-әлеуметтік ғылымдар сериясы – «Қазақ халқының дәстүрлі су көлігінің тарихынан (XVIII-XX ғ.ғ.)».

- еліміздегі ғылыми орталықтар мен ЖОО-да отандық тарихтың іргелі мәселелеріне арнап ұйымдастырылған халықаралық және республикалық ғылыми конференциялардың жинақтарында 4 ғылыми баяндама (Оразбаев оқуларында – «Еуразия даласынан табылған петроглифтер мен тас таңбаларында бейнеленген «дөңгелекті көліктер»; «Қазақстанның тарихи-мәдени мұраларының өзекті мәселелері: өткені, бүгіні мен болашағы» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияда – «Қазақ халқының дәстүрлі арбасы және жылжымалы үйлері»; Арғынбаев оқуларында – «Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің кейбір тарихнамалық және деректанулық

мәселелері»; «Қазақ тарихына жаңа көзқарас» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияда – «Қазақ халқының дәстүрлі қатынас-құралдары: зерттелу тарихы мен дерек көздері») жарияланды.

Сондай-ақ:

- шетелдік халықаралық конференцияда 2 ғылыми мақала: «Kazak halkının deveyi araç (taşıt) olarak kullanması» атты тақырыпта баяндама оқылып, нәтижесі Түркия, Анкара қаласында өткен «Tarihte Etimesgut» атты халықаралық симпозиум жинағында; «Traditional sliding/drawing vehicles of kazakh people (the beginning of XVIII-XX centuries)» атты тақырыптағы баяндама «Materialy XIV Miedzynarodowej naukowi-praktycznej konferencji» (Польша, Прага) жинағында басылды.
- «Web of Science» және «Scopus» халықаралық деректемелер базасына қатар енетін Milli Folklor (ISSN 2146-8087) журналында 1 мақала, «Kazak türklerinin folklor kaynaklarina göre efsanevi ve geleneksel taşitlar» атты тақырыпта (117, 2018. S. 57-72) жарық көрді.
- «Су көліктері: қолданыс аясы және тарихи реконструкция» атты тақырыпқа 1 авторлық куәлік алынды.

Зерттеу жұмысының құрылымы. Диссертациялық зерттеу жұмысының құрылымы белгілеулер мен қысқартулардан, кіріспеден, үш тараудан, тарау бөлімдерінен, қорытындыдан, пайдаланылған әдебиеттерден, қосымшадан және сөздіктен тұрады.

I ҚАЗАҚ ЖЕРІНДЕГІ ДӘСТҮРЛІ КӨЛІКТЕРІНІҢ ДЕРЕКТАНУЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ, ГЕНЕЗИСІ ЖӘНЕ ТИПОЛОГИЯСЫ

1.1 Дәстүрлі көлік жүйесінің деректанулық мәселелері

Дәстүрлі қазақ қоғамында қатынас көліктері маңызды орын алды. Сондықтан қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің пайда болу кезеңдері, яғни генезисі, аймақтық ерекшеліктерге қарай қалыптасқан көлік түрлері, олардың жасалу технологиялары, халыққа тиімділігі мен пайдасы, көлікке қатысты жосын-жоралғылар, көліктің қазақ фолькорында көрініс табуы, әр өңірдегі көліктің атауындағы аймақтық ерекшеліктерін көрсететін байырғы этнографиялық ұғымдар мен категорияларды жинақтау, жүйелеу, ғылыми тұрғыда зерделеу басты мәселе болып табылады.

Зерттеу барысында формасы, ішкі сипаты жағынан әртүрлі дереккөздер пайдаланылды. Қазақтың дәстүрлі көлік түрлерін зерттеудің негізгі материалдары – *заттық ескерткіштер*. Оларға еліміздің әр аймақтарындағы музейлерінде және жеке адамдардың қолдарында сақтаулы бізге жеткен арба, шана түрлері, қайық және тағы басқа көлік түрлері жатады.

Суретшілер шығармаларындағы фото және сызба сурет материалдары белгілі бір тарихи кезеңдердегі адамдардың тұрмысындағы этномәдени сипаттарды нақты, боямасыз түрде, қимыл қозғалыстың, этникалық стереотиптерінің үлгілерін, мінез, әрекет, қозғалыста шынайы таңбалай алады. Тарихи кезеңдерде түсірілген кез келген фотосуреттер сол дәуірдің болмысын дәлме-дәл береді. Уақыт өткен сайын олардың тарихи-мәдени құндылығы арта түспек.

Жазба деректер. Байырғы көшпелілердің арбаға орнатқан үйлері жөніндегі деректер сонау антика кезеңіндегі Геродоттың еңбектерінде кездеседі. Геродот скифтердің ұдайы көшпелі өмір сүретінін, олардың қаласы да, қамалы да жоқ және де үйлерін өздерімен бірге тасып жүретінін, баспаналарын арба үстіне орналастыратындығын сипаттап кеткен [115, с. 314, 324].

Гиппократ көшпелі скифтер жөнінде: «Олардың көшпелі аталуының себебі, олардың үйі жоқ, олар төрт дөңгелекті, ал біреулері алты дөңгелекті киіз үйлерде тұрады; оның құрылысы үй секілді, айналдыра киізбен жабылған; су (жаңбыр), жарық, жел өткізбейді; бұл арбаларға екі-екіден немесе үш-үштен мүйізі жоқ өгіздер жегілген; олардың мүйізі суықтан өседі. Мұндай үйлерге әйелдер орналасады, ал еркектер салт мінеді; олардың соңынан отар қойлар мен сиырларды, үйір жылқыларды ілестіріп айдап отырады», – делінген [116, с. 25-26].

Шығыс деректері. Көлік түрлері атауларының сарына үңілсек, оны тарихы ежелгі түркі дәуірінде жатыр. Шығыс авторларының бірі Махмұт Қашқаридың «Түрік тілінің сөздігі: (Диуани лұғат-ат-түрік)» 3 томдық шығармалар жинағында түркі халықтарының көлік құралдарына байланысты

бірнеше атаулар тіркелген. Мысалы, кішкене *қайықты* ескіде «*олұқ*» деп атаған, сонымен қоса «*қайғық*» деп те көрсетілген. Шағын өзендерде пайдаланатын *салды* «*тар*» деп атаған. Ал кемені, оғыз бен қыпшақ тілінде «*кемі*» деп аударған [36, 506б.].

Ибн-Баттута XIV ғасырда ұзыннан тізбектелген арбалардың саны жүзден бес жүзге дейін жеткен жылжымалы «қалалар» туралы жазып кеткен [117, с. 17].

Қазақтардың үйлері арба формасында жасалып, үлкен аспан тәрізді үйлер арбаларға қойылғаны және түйелер мен жылқылар бір тұрақтан екінші тұраққа тартып жеткізгені туралы Фазлаллах ибн Рузбихан Исфаханийдың «Михман-наме-йи Бухара» атты қолжазбасында сипатталған [39, с. 98]. Мұндай арба үстіне орнатылған баспаналарда бір отбасы тұрғаны айтылған.

Еуропа саяхатшыларының деректері. Ортағасырлықкөшпелі түркі-моңғол халықтары қолданған арба үстіндегі жылжымалы үйлер жөнінде айтылған басты деректемелер ретінде Плано Карпини және Вильгельм де Рубруктың [41, с. 28], Марко Полоның жазбаларының маңызы зор [41, с. 91]. Мысалы, Вильгельм Рубрук Іле Алатауына барған сапарында үлкен Іле өзені арқылы қайықпен өткенін жазады [41, с. 14-15].

XIII ғасырда өмір сүрген Еуропаның алғашқы саяхатшыларының бірі – Марко Поло естеліктерінде арба үстіндегі жылжымалы үйді өгіздер мен түйелер сүйреген жөнінде мәліметтер келтірген [41, с. 40] (Қосымша А, сурет А11).

XV-XX ғасырларда Қазақстанда болған *Еуропа саяхатшылары* қазақ халқына байланысты көптеген мағлұматтар қалдырған. Соның бірі – итальяндық көпес Балдуччи Пеголетти «Сауда тәжірибесі» атты кітабында Алтын Орда және Шағатай ұлысы арқылы өтетін Тана – Сарай – Үргеніш – Ханбалық сауда жолдары туралы: «Танадан (Азов) Джутарханға дейін (Астраханьға) – өгізге жегілген арбамен 25 күн, ал атқа жегілген арбамен 10 күннен 12 күнге дейін жетесің. Джутарханнан Сарайға, Сарайдан Сарайшыққа дейін өзен арқылы 8 күн... Сарайшықтан Үргенішке дейін түйемен 12 күн, Үргеніштен Отырарға түйемен 35-40 жол жүресің. Сарайшықтан Отырарға 50 күн жолға кетеді, егер тауарыңыз болмаса тура Отырарға беттегеніңіз дұрыс. Одан ары жегілген есекпен Алмалыққа 45 күнде жетесің», – деп егжей-тегжейлі сауда жолдарын сипаттап кеткен [42, с. 17].

Антоний Дженкинсонның «Путешествие в Среднюю Азию. 1558-1560 гг.» атты жазбасында Жайық өзені құятын Каспий теңізі жағалауында орналасқан Сарайшық қаласының жергілікті тұрғындарының қаруланған және жабдықталған отыз адам сыйып кететін қайық туралы сипаттап кеткен [43, с. 173]. Маңғышылақ айлағына барған сапарында өзінің тауарларын жеткізу мақсатында жергілікті халықтан түйені жалға алғанын айтқан. 400 фунт жүк тиелген әрбір түйе басына 3 тері және 4 ағаш табақ ақы төленген. Сарықамыс көлі бойындағы жергілікті тұрғындарының өзінен 1000 түйе жалға алынған [43, с. 175].

XVII ғасырда қазақтар пайдаланған арба үстіндегі баспаналар жөнінде Адам Олеарийдің «Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно» атты еңбегінде сақталған. Астрахань қаласына барған сапарында түйеге жегілген екі дөңгелекті, терезесі, түндігі бар күмбезді күймелі арбаның суретін салған [44, с. 361]. Ол, ноғайлардың (қазақтардың) көш барысында үйлерін биік арбалардың үстіне орнатқандығы, сонымен қатар әйел, бала-шағалары мен тұрмыстық заттарын ат, түйе және өгізге жеккендігі туралы жазып қалдырған [44, с. 403].

Голландиялық саясаттанушы, картограф Николаас Витсеннің «Северная и Восточная Тартария, включающая области, расположенные в северной и восточной частях Европы и Азии» кітабында Қазақ ордасына: «Сарысу өзенін жағалай Сауысқан арқылы өтетін екінші жол тасты болып келген. Зхуи өзені арқылы Сауран қаласына жетесің, ал Түркістанға дейін 13 күн жол жүру керек. Ол жерде өзендер көп, жері тегіс, таулары да бар, бірақ аласа келген, барлығы көбінесе, арбамен жүреді», – деп сипаттама береді [45, с. 465]. Қазіргі Батыс Қазақстан облысы аймағындағы, Еділ мен Жайық өзені бойында өмір сүрген ноғай және қазақ халықтарына байланысты: «...олар арбаның үстінде және шатырдың астында өмір сүреді, олардың тұрақты баспанасы жоқ, қарттар мен балалар шатырда тұрса, жастары арбаны паналайды. Қыздарын көпшілікке көрсетпес үшін төбесі жабылған арбаның ішінде ұстайды. Қыздарға арналған арбаларының сырты гүлмен кестеленіп, түйеге жегеді», – деп суреттейді [45, с. 771].

Александр фон Гумбольдтың «Центральная Азия. Исследования о целях гор и по сравнительной климатологии» атты еңбегінде Орта Азияның керуен жолдарында атты көлік ретінде пайдаланғандығы жазылған [46, с. 51]. Ғұлама ғалымның Қазақстан жері арқылы өткен сапары туралы В.В. Цыбульскийдің «Научные экспедиции по Казахстану» атты кітабында суық, жаңбыр мен желден сақтану мақсатында үстінде киіз үй орнатылған, әрқайсысы үш қайықпен тіркескен екі салдың көмегімен Ертіс өзені арқылы жүзіп өткені туралы естеліктері айтылған [47, с. 40].

Неміс географы, осы ғылымның негізін салушы Карл Риттердің «Землеведение Азии. География стран входящих в состав России или пограничных с нею т.е. Сибири, Китайской империи, Туркестана, независимой Татарии и Персии» атты еңбегінде қазіргі Шығыс Қазақстан облысындағы Бұқтырма даласының тұрғындары таулы өткелдерде көлік ретінде жүк артылатын атты [48, с. 88], сонымен қатар Қытайдың Чугучак қаласына тауар тасымалдау мақсатында және Семей қаласынан Қарқаралыға дейінгі керуен жолдарында жегін көліктерін кеңінен пайдаланғандығы қамтылады [48, с. 118, 174-180].

Поляк ақыны, этнограф Адольф Михайлович Янушкеевич Қазақ даласына саяхатын жөнінде көптеген естеліктер қалдырған. Оның «Дневники и письма из путешествия по Казахским степям» атты тарихи-этнографиялық жазбасында қазақтардың көш барысында киіз үйлері мен тұрмыстық

заттарын түйе малына жегіп, тасымалдағаны жөнінде айтылады [49, с. 61, 203]. Бұл жегін малы әсіресе, қыс мезгілінде ерекше күтімді талап етеді.

Поляк жазушысы, әрі ақыны Густав Зелинскийдің қазақ халқына арналған «Киргиз» атты поэмасы 1842 жылы жарық көрген. Поэмада қазақтардың дәстүрлі көліктерінің бірі арбаға қатысты:

«... На арбах и на верблюдах
Все уложенно проворно…
И, скрипка, обоз тяжелый
Тихо движится по степи...» – деген өлең жолдары көрініс тапқан [50, с. 40].

XIX ғасырдың орта тұсындағы қазақтардың әлеуметтік-экономикалық жағдайы мен тұрмыс-тіршілігін, этнографиясын, сондай-ақ кең-байтақ өлкенің жері мен табиғи ерекшелігін сөзбен шынайы сипаттаған, суретпен бейнелеген – поляк суретшісі Бронислав Залесский (1820-1880). Ол Орынбор корпусында қатардағы солдат болған. Оның «Жизнь казахских степей» атты альбом-кітабында қазақтардың көші сипатталған [51, с. 27]. Көш барысында көбінесе, түйеге ең қымбатты қазынасы салынған сандықтар мен басқа да мүліктерді түгелдей артқанын, кей кездерде түйеге артқан жүктің ортасына бала-шағаны отырғызып, қалғандары атқа, біреулері түйе мініп ілесіп отырғандығы жазылған. Жалпы қазақтарда түйе мініс көлігі ретінде де, жүк көлігі ретінде де міндет атқарған.

Швед саяхатшысы Свен Гедин «Путешествие в 1893-1897 гг. в Памир, Тибет и Восточный Туркестан» атты кітабында Орынбордан Ташкентке дейінгі сапары үшін өзіне тарантас сатып алғандығын жазған [52, с. 11]. Қарақұм шөлі арқылы атқа жегілген тарантаспен жүріп өту қиындық туғызғандықтан, бір аттың орнына, үш түйеге жеккендігі айтылған [52, с. 20].

Революцияға дейінгі ресейлік авторлар. Неміс ғалымы П.С. Паллас 1768 жылы қазақ даласында болған сапар нәтижелерін бес томдық «Путешествия по разным местам Российского государства» атты еңбегінде жариялады. Еңбекте қазақ даласындағы сапарында арбаларды көлік ретінде пайдаланғандығы жөнінде мәліметтер кездеседі [54, с. 198].

И.Г. Георги 1785-1786 жылдар аралығында неміс тілінде үш томдық жинақ басып шығарған [55]. Швед ғалымы Орынбор экспедициясы кезінде жинақтаған тарихи-этнографиялық деректерінің «Киргизцы» атты бөлімінде Кіші жүз тайпаларына сипаттама берілген. Кіші жүз қазақтарының материалдық мәдениетімен қатар, көшпелі мал шаруашылығын да баяндаған. Соның ішінде түйе малына қатысты біршама мәліметтер айтылған. Көш барысында алыс сапарға шыққанда түйеге киіз үй, тұрмыс заттарын 16 пұтқа дейін жеккені жөнінде толықтай сипаттаған [55, с. 115-142].

XVIII ғасырдың екінші жартысында Ресейде қазақ халқының этнографисын зерттеу жөніндегі Екінші академиялық экспедиция құрылды. Экспедиция 1768-1774 жылдары Қазақстанның көптеген территориясын шарлады. Соның ішінде натуралист И. Фальк жүргізген (1727-1774) зерттеулер Қазақстанның көптеген аймақтарын қамтыған. Соның ішінде

Семейден Жоңғар таулары арқылы Бұхараға жүріп өткен керуеншілер негізінен түйені көлік ретінде пайдаланғаны жазылған [56].

1852 жылы саратовтық көпес Я.П. Жарковтың «Записки о киргизах» атты жазбасы шықты. Жазбада ол қазақ халқының тұрмыстық жағдайын сипаттаған. Өзінің естеліктерінде қазақтардың атқа жегілген тарантаспен жүретінін жазған [57, с. 432-497].

Н.И. Ильминскийдің 1860 жылы жарық көрген «Материалы к изучению киргизского наречия» атты сөздігінде де арбаны «жазғы экипаж» деп көрсетіп, арбаның маусымдық қолданысына мән берген [59, с. 153].

М.Н. Галкин «Этнографические и исторические материалы по Средней Азии и Оренбургскому краю» атты еңбегінде қазақтар арбаларды кеңінен пайдаланған деп мәліметтеді [61].

Н.Н. Пантусовтың «Перевозочные средства в Туркестанском крае (по сведениям 1872 и 1873 гг.)» атты мақаласында осы өлкеде тауар тасымалдауға және басқа да қажеттілікте қолдану үшін арба және жүк артатын малдардың күшін пайдаланғаны қамтылған. Атқа жегілген арбамен ең көп дегенде, 32 пұт жүкті (екі түйенің жүгі) тасымалдай алады (ауа райы жақсы болған жағдайда), ал 40 пұтқа дейін жүк көтеретін арбалар жүзден біреуі кездесуі мүмкін, көп жағдайда арбаға 24 пұт жүкті тиеген, ол бір жарым түйе көтеретін салмақтағы жүкпен тең деп көрсеткен [62].

Түркістан округіндегі әскери шенеуніктің бірі – генерал-майор Л.Ф. Костенко. Ол «Туркестанский край. Опыт военно-статистического обозрения Туркестанского военного округа» атты 3 томдық еңбегінің 2-томында Орта Азия халықтарының, сонымен қатар қазақтардың қатынас көлігінің түрлерін сипаттаған [64]. Бұқара, Хиуа, Құлжа және т.б. жергілікті ірі қалаларда өзіндік аймақтық ерекшеліктері бар арбалардың көптеп кездесетінін айтқан. Ал көшпенділер мекен ететін Сырдария облысының Қазалы, Перовск, Әулиеата уездерінің және Жетісу облысының барлық уездерінде орыстың «телегасы» немесе қазақтың арбасын қолданатындығы жөнінде келтірген. Лев Феофанович «көлікті» яғни «арбаны» екіге бөліп қарастырған, бірі екі дөңгелекті (дөңгелектің көлеміне және құрылыстарының кейбір ерекшеліктерін ескере отырып, қоқандық арба, хиуалық арба, құлжалық арба деп үшке бөлген) – *арба*, екіншісі орыстың – «телегасы». Көліктің екі түрі де, негізі, жалпы *арба* деген мағынаны береді.

А.Е. Алекторов (1861–1919) XIX ғасырдың соңы мен XX ғасырдың басында Ресейдегі этносаралық қатынастарды зерттеген. Оның «Материалы для изучения страны, истории и быта киргизов» атты еңбегінің «Торговые пути в Средней Азии» атты тарауында Танадан Астрахань қаласына бағытталған сапарда өгізге жегілген арбамен жүріп өту үшін 25 күн кететіні және сол арбаларды өгізге емес, аттарға жеккен жағдайда жол қашықтығы кемінде 10 немесе 12 күнге азаюы мүмкін деп көрсеткен. Ал Каспий теңізін бойлай Сарайшық қаласынан Үргенішке дейін тауарларды түйемен 20 күнде жеткізгенін айтады [66, с. 26-28].

Іле өзені арқылы салмен (паром) өткенін, құрлықта көбінесе, тарантасты пайдаланғандығы А.К. Гейнстың «Собрание литературных трудов» атты 3 томдық жазбаларының 1 томында айтылады [67, с. 154-155].

В.О. Троцкийдің «О снаряжении степных отрядов» атты жазбасында далалық отрядтың көлік жүйесін: біріншісі – арбалы көлік, екіншісі – жүк артатын көлік деп екіге бөліп қарастырған [75, с. 15-43]. Автор Орынбор, Каспий маңы, Сырдарияның солтүстік бөлігінде, Жетісудің біраз уездерінде арбаның қажеттілігі аз, көп жағдайда жүк артатын малдарды қолданған, – деп көрсеткен. Ал Түркістан аймағында көліктің екі түрі де қолданыста болған. Хиуа жорығында Орынбор отрядының атқа жегілген шамамен, 100-дей арба мен экипаждар, ал Түркістан отрядында бір ғана тарантас қызмет еткен. Жалғыз тарантас жорық барысында жарақаттанған және науқастанған әскерлерді тасымалдау үшін қолданған.

Б. Смирновтың «В степях Туркестана» эссесінде қос атқа жегілген шананың, жазғы тұрақтағы киіз үйдің сыртында шөп үйілген төрт дөңгелекті арбаның көрінісі, қазақтардың дәстүрлі көлігі сипатталады. Сонымен қатар, жүк таситын үсті ашық үлкен кеменің Ертіс өзеніне алғашқы сапарының көрінісі сызба-сурет түрінде түскен [79, с. 56].

Кеңес дәуірі кезіндегі зерттеулер. Қазақтардың тарихи-мәдени мұраларын кезінде жинақтап, қағаз бетіне түсірген тұлғалардың бірі – И.А. Кастанье. Автордың «Древности Киргизской степи и Оренбургского края» [118, с. 82] атты еңбегінде Қостанай уезіндегі Шиман моласының шатыры арбаның дөңгелегімен бекітілгені жөнінде айтылған.

В.К. фон Герннің «Характер и нравы казахов» еңбегінде XIX ғасырдағы қазақтардың қоғамдық және тұрмыстық өмірінің көрінісі берілген. Автор халықтың көшпелі өміріндегі мыңдаған үйір жылқылардың, қойлардың және үй-іші бұйымдарының бай және жарқын қырларын көрсетеді. Қазақтардың мал шаруашылығына қатысты тарауында Шу және Балқаш көлі маңының ауқатты қазақтары түйелерді көбінесе сән-салтанат үшін баққаны айтылған. Өйткені бұл аймақта, көш барысы мен жүк тасымалы үшін көбінесе, екі дөңгелекті арбаларды пайдаланған [119, с. 38-39]. XIX ғасырдағы қазақтардың қоғамдық тұрмысының көркемдік сипатын жеткізе отырып, «Көлігі жоқ жұртта отырады, сабасы жоқ сыртта отырады» деген мәтел жолдарынан түйеге, атқа, өгізге жегілетін арбалардың қазақ халқының тұрмысында маңызды рөл атқаратынын жеткізген [119, с. 77].

Ф.А. Фиельструптың «Молочные продукты питания турков-кочевников» атты мақаласында «Сушка-сырков» фотосы Ақтөбе губерниясы, Темір уезі, Қызыл Шанг мекеніндегі Әлім тайпасының қазақтарын бейнелеген [120, с. 293]. Фотода қазақ үйінің алдында тұрған төрт дөңгелекті арбаның суреті анық байқалады. Арбаның төрт бұрышында қағылған төрт ағаш қазық қалқаны бар. Ауыр жүк таситын немесе көбінесе, шөп таситын арбаға келеді. Мұндай арбаны қазақтарда *көк арба* дейді. Кейбір жерлерде *кедір арба* деп те атайды. Ел арасында бұл арба бөлшегі *қаламдық, жақтау, қада, тірек* деген атаулармен белгілі.

Дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты жалпылама деректер. «История Казахстана в западных источниках XII-XX вв. Немецкие исследователи в Казахстане» атты кітаптың 6-томындағы Фридрих-Антон Геллер фон Хелльвальдтың жазбасында Перовский фортына дейін кememен, ал келесі бекетке дейін тарантаспен жеткені туралы жазылған [89,с. 231-232].

Он томдық серияның «Французские исследователи в Казахстане» атты жетінші томында саяхатшы Мари де Ужфальви-Бурдон Қазалыдан Түркістанға дейін, Түркістаннан Ташкент, Самарқанға дейінгі сапар барысында арбамен жеткендігін айтады [90, с. 260]. Оның жұбайы атақты шығыстанушы Ш.-Е. Ужфальви де Мезё-Ковёзд Сырдария облысына барған сапарында Чиназдан Қазалыға дейін кememен жүзіп өту үшін көп уақыт алатындығын, ал Ташкенттен Қазалыға дейін тарантаспен жету әлдеқайда жақын екенін салыстырмалы түрде айтып кеткен. Сырдария өзенінің арналары әртүрлі болғандықтан кememен жүзу қиындық туғызатындығы, сонымен қатар қараша айынан наурыз айына дейін Сырдария өзенінде көлік қатынасы жабылатындығы жазылған [90, с. 165].

«История Казахстана в западных источниках XII-XX вв. Первые английские путешественники в казахской степи» атты кітаптың 8-томы ағылшын саяхатшылары ерлі-зайыпты Томас пен Люси Аткинсондардың XVI ғасыр мен XIX ғасырдың екінші жартысында Орталық Азия, Батыс Сібір шекаралық аймақтары мен Қазақстан территориясында жүргізілген зерттеу жұмыстарына арналған. Люси Аткинсонның естеліктерінде Аякөз жеріне арбамен келгендері айтылады [91, с. 233]. Томас Витлам Аткинсонның естеліктерінде: «Зырянға дейін күміс кенін арбамен, Ертіс өзені арқылы Өскеменге дейін қайықпен тасымалдап отырады. Қалаға дейінгі қашықтық шамамен, 220 шақырымды құрайды. Өзеннің кейбір жерлерінің ағыны қатты болғандықтан, осы арақашықтықты қайықпен 11 сағатта жүріп өтуге болады», – деп жазған. Қазақ даласындағы сапарында ірі Ертіс өзені арқылы жүк таситын үсті ашық сүйретпе кеме, паром, қайық сияқты су көліктерін қолданғандығы, ал қыс мезгілінде Алтай тауларынан Бұқтырмаға дейін шананың қызметін пайдаланғандығы туралы жазбалары дәлелдейді [91, с. 61-178].

XVIII-XX ғасырларда Қазақстанда болған *орыссаяхатшыларының* еңбектеріне арналған көп томдық «История Казахстана в русских источниках XVI-XX веков» кітабының 5-томы XIX ғасырдың бірінші жартысындағы қазақ жері туралы алғашқы тарихи-этнографиялық көріністерге арналған. Кіші офицер Я.П. Гавердовскийдың 1803-1804 жылдар аралығындағы қазақ даласында жүргізілген күндік жазбаларында қазақтардың қатынас көлігіне қатысты көптеген деректер қалдырды. Онда түйені жүк тасымал көлігі ретінде, арбакештердің рөлі, Түгіскеннен Ырғыз өзенінің жоғарғы сағасына дейінгі жолдардың арбаларға ыңғайлы екені жазылған. Ескі Ноғай жолын суреттегенде жергілікті халық пайдаланған екі дөңгелекті армян арбалары сипатталған. Автор Сыр өзені арқылы өтетін су көліктерін жүк таситын үсті ашық үлкен сүйретпе кемелерге (барка) ұқсатқан [86, с. 344].

Деректің 6-томында XVIII-XIX ғасырларда қазақ жерінің оңтүстік даласындағы іс-сапар барысындағы күнделіктер мен қызметтік жазбалар қамтылған [87]. И. Муравинның 1740 жылы жазбасында қазақ, қарақалпақ, аралдықтар және хиуалықтардың дәстүрі мен тұрмысы сипатталған. Арал жергілікті халықтарды сипаттау барысында егін шаруашылығында жер жырту үшін өгізді пайдаланғандығы, арбаларды қолданғандығы жазылған [87, с. 80].

Еңбектің 7-томы Г.Н. Потаниннің Орта Азия, Батыс Сібір және Моңғолия жерінде жүргізілген зерттеулерге арналған. Сырттан келген казактардың жергілікті халықтан көлік малдары мен арбаларды жалға алып, өздерінің қару-жарақтарын, киім-кешектерін, азық-түліктерін бірге тасымалдап отырғаны жөнінде мәліметтер қамтылған [88, с. 301, 318]. Григорий Николаевичтің «Казак-киргизская и алтайская предания легенды и сказки» атты еңбегінде қазақ халқының ескі аңызы, күннен туылған Шыңғыс хан туралы айтылған. Аңызда Шыңғыс ханды хан етіп сайлау үшін он екі би таулы аймаққа іздеп келеді. Шыңғыстың келісімін алып, елге қайтар кезінде оны арбаға отырғызып, ханның жанында Үйсін Майқы би жайғасып, ал қалған он бір би арбаны сүйреп ауылға тартады, – дейді. Аңыздан, ежелден-ақ ел билеушілерін арбамен алып жүргенін аңғарамыз [121, с. 49-51].

Статистикалық комитеттер жазбалары, санақ кітаптары және санақ нәтижесі бойынша жазылғанжазба дереккөздерінің үлкен бір тобы ол – «Материалы по киргизскому землепользованию...». Бұл материалдар XIX ғасырдың соңы мен XX ғасырдың басында Ресей империясының Қазақстан территориясын отарлау мақсатында жүргізілген зерттеу экспедициясы мен статистикалық зерттеулердің нәтижесінде жинақталған. Бұл ауқымды еңбектің жарыққа шығуына жоғарыда айтылғандай П.П. Румянцев, А. Кауфман, В. Скалов, П. Хворостанский және басқа да авторлардың жұмыстары себеп болды. Құжаттар Ресей мемлекетінің империалистік саясатын жүзеге асырудың қайнар көзі ғана емес, қазақтардың тайпалық құрамының құрылымы туралы, экономикалық, әлеуметтік тарих және қазақ халқының өмірінің басқа да аспектілері туралы толық ақпарат береді. Бірақ осы дереккөздердің ерекше құндылығы, оның әлі де өзгеріске ұшырамаған қазақ жерлері мен тайпалар туралы, олардың орналасуы, жолдары мен экономикасының жай-күйі жайында толыққанды деректердің молдығы. Ауылшаруашылығы негізінде жүргізілген бұл санақ Қазақстанның барлық аймағын дерлік қамтып, әрбір санақ кітабында сол аймақтың тарихи-географиясы, дәстүрлі жайылымдары, қоныстарының аумағы, мерзімдік қоныстары жөнінде маңызды сипаттаулар берілген. Сырдария облысының Перовск [94], Қазалы [95], Черняев және Әулиеата уездерінде [96], белгілі статист Ф.А. Щербинаның «Материалы по киргизскому землепользованию» атты фундаментальды жинағы Ақмола облысының Атбасар [92], Көкшетау уездерінде [93] жүргізген зерттеу жұмыстарындағы көлік жүйесіне қатысты мәліметтердің маңызы зор.

Қазақ халқының саны, оның сауаттылығы, жер шаруашылығындағы құқықтар жөнінде, географиясы, тарихы және дәстүрлі шаруашылығындағы ерекшеліктер «Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования...» атты еңбекте толықтай зерттеліп, жазылған. Бұл еңбек П.П. Румянцевтың басшылығымен жинақталып, құрастырылды. Онда Жетісу облысының Лепсі [98, 99], Қапал [100, 99], Жаркент [101, 99], Верный [102, 99] уездеріндегі қазақтардың төрт түлік малдардың барлығын, соның ішінде ат, түйе, өгіз малдарын көлік ретінде қызмет атқарғандығы жан-жақты көрсетілген.

XIX ғасырдың екінші жартысынан (1865 жылдан бастап) құрылған Орал, Торғай, Ақмола, Семей, Жетісу және Сырдария облыстардағы статистикалық комитеттер, статистикалық партиялардың қызметі негізінен патша үкіметінің отарлау саясатымен байланысты болды. Олардың басты міндеттерінің бірі жергілікті жерге патша үкіметінің билігін жүргізу, нығайту және орыстарды шұрайлы жерлерге қоныстандыру тұғын. 25 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. Оренбургского ведомоства» атты 16-томы қазақ халқына арналған. Жинақтың бұл бөлімінде қазақ даласындағы сауда керуен жолдарының бағыттары мен өзен-көлдер арқылы өтетін су жолдары айтылған. Қазақтардың, сауда керуен жолдары арқылы көбінесе, көлік ретінде атқа немесе екі өркешті түйеге жегілген екі дөңгелекті арбаларды пайдаланғандығы көлемді түрде сипатталған. Қазақ даласындағы барлық өзендер, соның ішінде Сырдария өзені арқылы да қайықтарды қолданған. Соңғы уақытта қазақ қайықтарының саны айтарлықтай көбейгені тілге тиек етілген. Өйткені алты жыл бұрын Мұртық өткелінде 19 қайық болса, 1862 жылы 120 қайықты құраған. Бұл мәліметтерден қазақ даласында су көлігінің жылдан-жылға дамығанын, көбейіп келе жатқанын байқаймыз [122, с. 51-60].

Көлік жүйесіне қатысты этнографиялық деректердің бірі – XIX ғасырдың екінші жартысы – XX ғасырдың бас кезіндегі суретшілердің шығармалары. Қазақстан жерінде болған орыс және басқа ұлт суретшілерінің салған суреттері қазақтың сол кездегі көлік құралдарын зерттеуде бейнелік материал ретінде пайдаланылды.

Тарих ғылымдарының докторы, профессор Виль Зайнурович Галиевтың «Қазақстан XIX ғасыр шығармаларында» атты кітабында сол ғасырдағы суретшілердің шығармаларында Қазақстанның тарихы, археологиясы, этнографиясы көрініс тапқандығы нақты зерттелінген [113]. Суретшілердің өмірі жаңа да қызықты деректермен келтіріліп, олардың қазақ халқының өміріне, тұрмысына және оның жер көлемінің ерекшеліктеріне ыждағаттылықпен қарағаны айтылады. Кітапта Қазақстанда болған ең алғашқы кәсіпқой суретшілердің бірі Емельян Михайлович Корнеевтің (1750-1838) «Өскемен қамалын безендіру жұмыстарындағы бақытсыз

каторгалықтар» суреті берілген [113]. Суретте атқа жегілген төрт дөңгелекті арбалар анық көрініс тапқан.

Украин халқының ұлы ақыны, суретші Т.Г. Шевченко (1814-1861) еріксіз өз өмірінің біраз бөлігін Маңғыстау түбегінде өткізген. Сол жылдар аралығында қазақ халқының өмірі мен тұрмысын, 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 экспедиция құрамында жергілікті аймақтағы су көліктерінің суретін салады. Мысалы, «Қосарал фортындағы шхуналар», «Константин» және «Михаил» шхуналары, «Райым бекінісі. Сырдария суатынан көрініс» атты туындыларынан және «Қосаралдағы айлы түн» (Қосымша Е, сурет Е1), «Қосаралдағы қазақ қоныстары» суреттерінен Арал маңындағы қазақтардың қайық түрлеріндегі ерекшеліктер аңғаруылады [112].

Кескіндемеші М.М. Сажиннің (1818-1887) «Омбы қаласы маңындағы қазақ көші» суретінен өзінің даладан алған романтикалық көңіл-күйін байқауға болады (Қосымша Е, сурет Е14). Арба сүйреген бұқаның мүшкіл халі, оның үстінде отырған әйел мен бала-шағасының көтеріңкі көңіл-күйі юмормен бейнеленген. Ал «Ертіс өзенінің оң жағалауы» суретінде атқа жегілген екі дөңгелекті арбаның үстінде отырған ана мен балаларының шаршаңқы кескіні, арбакеш пен аттың әрең дегенде сүйреп бара жатқан түрі суреттелген [113, с. 68-69].

Ресейдің Тула қаласында туылған жанрлық суретшінің бірі, кескіндемелік шығармаларды жазған А.А. Поповтың (1832-1896) көптеген суреттері берілген. Соның бірі – «Еділдегі қазақтар» атты суреті (Қосымша Е, сурет Е12). Суретте Волганың кең айдынында қайықтағы екі адамның бейнесі берілген. Аталмыш суреттен қарапайым шаруа қазақтардың қайықты су көлігі ретінде қолданғандығын аңғарамыз [113, с. 34].

Ал, көркемсурет академиясының түлегі, тарихи және портреттік кескіндемеші Александр Осипович Адамовтың (1838-1879) «Ертістегі Өскемен мен Бұқтырма аралығының көрінісі» суретінде кеме қатынасын бейнелеген [113, с. 50] (Қосымша Е, сурет Е11).

Сонымен қатар Е.Н. Ефимовичтің (1838-1891) Кировск облыстық көркемсурет музейінде сақталған «Саятшы қазақ» көркемсуреті – сұңқар құстың суда жүзген үйрек-қазды аулау сәті көрсетілген өте сирек суреттердің бірі. Қайықтың толық кескіні анық бейнеленген (Қосымша Е, сурет Е13) [113, с. 68-69].

XIX ғасырдың екінші жартысындағы В.В. Верещагиннің (1842-1904) шығармалары қазақ өлкесіне арналған. Оның «Таудан еңіске түскенде» және 1870 жылы салынған «Көш» суреттерінде көш көлігі түйенің жүк артылған көрінісі, өгіздің қызметі анық бейнеленген [113, с. 68-69, 142] (Қосымша Е, сурет Е15-16).

Қазақтардың көлік қатынас-құралдарын бейнелеген 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. Біз зерттеп отырған көлік жүйесі және олардың мән мағынасы, нақты атауы суретші Н.Н. Каразиннің барлық туындыларында бейнеленген. «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», «Қазақ шанасы», «Өгізге жегілген қазақтың арбасы», «Қарақұм шөліндегі пошта жолы», «Сырдария сағасы» суреттері біз қарастырып отырған дәстүрлі қатынас-құралдарының барлық түрлері қазақ жерінде дамығандығын дәлелдейді [82, с. 136, 195, 110]. «Ертістегі кеме қатынасы» туындысы су көлігіне деген сұраныстың болғанын көрсетеді [113, с. 57].

Жетісу өңірімен орыс суретшсі Николай Гаврилович Хлудов (1850–1935) тығыз байланыста болған. Хлудов үлкен көркемөнер мұрасын қалдырды. Қазақ халқы жайлы көп картина жасағаны, оның тарихы, өмір келбеті, тұрмысы, табиғат эпизодтарын ұқыптылықпен, үлкен қамқор көңілімен бейнелеген. Суретші шығармашылығының негізгі тақырыбы – қазақ ауылы көшпелі өмірінің барлық сәттерін қамтып, жергілікті халықтың өмір тірлігін көрсету. Оның «Тау пейзажы», «Өгізбен шөп тасу», «Өгізге мінген адам», «Өгізге мінген бала», «Жасауыл» суреттерінен өгіз малдарын қазақтар мініс көлігі және күш көлігі ретінде пайдаланғандығын аңғарамыз [114, с. 26, 39, 90, 91] (Қосымша Е, сурет Е2-6). Ал «Салтанатты көш», «Қаралы көш», «Түйемен жер жырту», «Таудағы қазақтардың көші» суреттерінен атты көлік ретінде пайдаланудың негізгі түрі салт мінуді көре аламыз [110, с. 25, 29, 53, 71, 93, 242] (Қосымша Е, сурет Е7-10). Сонымен қатар, қазақта төзімділігіне байланысты күш көлігі ретінде негізінен түйені және көшпелі ортада күш көлігін пайдаланудың жүк арту және жегу тәрізді негізгі екі тәсілі қолданылғандығын аталмыш суреттерден байқаймыз.

Жанр, иллюстарция және тарихи кескіндеме шебері Сергей Васильевич Иванов (1864-1910) бала кезінен Орынбор қаласындағы және дала сыртындағы қазақтардың тұрмысын көріп, талай көргендерін ойына түйіп, бейнелеп отырған. Оның «Жер иеленушілер. Жалғыз-жарымдар», «Жолда. Жер иеленушінің өлімі», «Қайтар жол», «Жаңа жерге Ресей келе жатыр» атты суреттеріндегі арбалардың көрінісі анық бейнеленеді [113, с. 67]. С.В. Ивановтың «Қайтар жол» суретінде үй тұрмысындағы әртүрлі заттарды тасуда қолданылатын, итеріп немесе сүйреп жүруге қолайлы бір адамдық шағын екі дөңгелекті арба түрі суреттелген.

XX ғасырдың көрнекті суретшісі Сергей Иванович Калмыков (1891-1967) салған Алматының кез келген бау-бақшасы, көшесі, опера театрының әрбір көрінісі әдемі, тіршілікке толы етіп суреттелген. Оның «Арбакеш» атты

этюдінде атқа жегілген төрт дөңгелекті арба үстіндегі арбакештің басы төмен салбырап, еңсесі түскен, шаршаған кескіні айқын көрінеді [123].

Тамаша кескіндемеші И.В. Волков (1875 жылы туылған, қайтыс болған жылы белгісіз) Баянауыл, Семей өңірін суреттейтін бірнеше туынды қалдырған. Иван Васильевичтің «Жәрмеңкеге барғанда (қазақ базары)» суретінде атқа жегілген шаналардың көрінісінен сол уақытта шананың маңызды қызмет атқарғанын байқауға болады [113, с. 68-69] (Қосымша Е, сурет Е20).

Жоғарыда келтірілген барлық деректер бірін-бірі өзара толықтырып отырғанын айта кеткеніміз жөн. Біріншіден, зерттеу жұмысындағы заттық ескерткіштер мен жазба деректер, мұрағаттық құжаттар, суретшілер шығармаларындағы сызба, фото материалдар, музей қорындағы артефактілердің барлығы қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің типологиялық элементтерін анықтауға негіз болды. Екіншіден, көрші Еділ бойы, Алтай, Кавказ және Шығыс Түркістан мемлекеттерімен, сонымен қатар XIX ғасырда қоныс аударылған шығыс славян және еуропалық халықтармен байланысы болғанын айғақтадық. Үшіншіден, кәсіпшілік қызметін ғана емес, сонымен қатар алдыңғы қатарлы ресейлік фабрикалық-зауыттарда өндірілген өнімдердің шет аймақтарда таралауын қарастырдық. Төртіншіден, XIX ғасыр мен XX ғасырдың басында өзен және теңіз флотының дамуымен қатар, Орал, Торғай және Сырдария облысы территориясы арқылы Орынборға баратын темір жолдың салынуы үлкен өнеркәсіптік төңкеріс болды.

Қорыта айтқанда, жоғарыда келтірілген түрлі деректер қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесін ғылыми-теориялық және методологиялық саралауға негіз болады. Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты қазіргі таңға дейін этнографиялық зерттеулер жүргізілмеген. Дегенменде, жоғарыда келтірілген қысқаша мәліметтер құнды дерек болып табылады. Деректерді талдай отырып, байырғы заманда, әсіресе, XIX-XX ғасырлар аралығында қазақтардың дәстүрлі көліктері жоғарғы сұраныста болғандығын және заманына сай технологиялардың дамып отырғанын аңғара аламыз.

1.2 Көліктердің пайда болуы және даму тарихы

Арбаның пайда болуына байланысты атақты Рашид ад-Диннің деректерінде: «Оғыз өз әкесі, аға-інілері және жиендеріне қарсы соғысып, өз елін тонап, шапқыншылық жасап отырған. Оғыздың қол астына кірген кейбір туысқандарымен бірігіп, тоналған заттарды арбаға тиеп отырған. Арба осындай қажеттіліктен туындаған. Арба түрікше «қаңлы» деп аталады. Осы себептен қаңлы атауы пайда болды, қаңлылар Оғыз ханның ұрпағынан таралған. Бірақ, бір құдай ғана біледі»,– деген аңыз бар [37, с. 84].

Ю.А. Зуев «киглен» сөзінің дыбысталу және семантикалық жағынан ең жақын параллелі ретінде «повозка», «телега» (фригиялық kiklen – Түркияның

Мәрмәр теңізінің оңтүстік жағындағы Бурса, Балыкесир, Бандырма қалалары бар аймақтың антикалық заманындағы атауы, Трояның шығысында орналасқан) сөзін атап көрсетеді [124]. Юрий Алексеевич «киглен» сөзін, яғни «арбаны» Жетіқарақшының бір атауы деп қарастырады.

Жетіқарақшы шоқжұлдызы түркі тілдес халықтары арасында «жетіген» атауымен танымал. Үндіеуропалық және қытайлық мифтік дәстүрінде Жетіқарақшы шоқжұлдызы арба (телега, колесница, повозка, воз) немесе дөңгелекті көлік деп есептелген. Ал ежелгі гректер оны «Аю» (Арктос) және «Повозка» (Амакса) деп атаған. Белгілі зерттеуші С. Қондыбайдың көп томдық жинақтарында жетіқарақшы шоқжұлдызына қатысты көптеген талдаулар жасаған. Римдіктер «Повозка» немесе «Повозочка», ежелгі германдар, голландықтар «Воданның колесницасы», «Воданның әйелінің колесницасы», немістер «Әскери колесница», шведтер «Карл колесницасы», француздар «Повозка», венгрлер «әулие Петрдің телегасы», украиндықтар «Воз», молдавандар «Воловый воз», Орел, Тула облыстарының орыстары «Колесница на который души праведников отвозятся в рай» деп атаған. Серікбол Қондыбай осы мысалдарды келтіре отырып, түркі тіліндегі Жетіқарақшы шоқжұлдызының атауын дөңгелекті көлікке, яғни арбаға қатысты болған дейді [125, 154-155 бб.].

С. Қондыбайдың еңбегінде мифологиядағы арба бейнесінің универсал сипатқа ие болуына және оның үндіеуропалықтарда кең таралғанын қарап, «атты (жылқыны) бірінші болып қолға үйреткен және ат бейнелі мифтік кешенді жасаған үндіеуропалықтар», – деген тұжырым жасалды. Атты арба образдары үндіеуропалық халықтардың мифологиясында діні мен өнерінде ежелгі архетиптердің бірі болып табылады. Осы үндіеуропалықтардың кейбір мифологиялық түсініктерінде дөңгелекті арбаның ағаш күпшегі күнмен байланыстырылады. Будда Шакьямунидың дәстүрлі діни салттарында екі дөңгелекті арба – үш циклді көрсететін Кіші, Үлкен және Алмаз бейнелерінде беріледі [126].

Түркі халықтарының фольклорында аспан-жұлдыздық келтірімдерінде көзге түсерлік «арба» мифі қазіргі таңда қолға алынбайды. Атқа жегілген арбаның ойлап табылып, пайдаланыла бастаған уақыты – б.з.д III-II мыңжылдықтар, ал нақты көшпелілік салтының қалыптасуы бұл оқиғадан кейінірек, б.з.д. I мыңжылдықта өтті, сол себептен де арба мифінің сақталмауы осылармен тікелей байланысты болуы мүмкін. Ерте темір дәуірінде арба бейнелері аз да болса сақталды. Ал отырықшы өркениеттерде арба жоғары дәрежедегі көлік саналды.

Ауызша жеткен деректер бойынша, адамның күші келмейтін ауыр тайқазанды да арбамен тасыған. Мұндай мәлімет грек жазушысы Антигонда: «құрғақшылық және шөп құрай бастаған шақта адамдар арбаға орнатылған тайқазанды алып, ауылдарды аралайтын болған, жол бойында ұрғылап, даңғырлататын болған», – деп айтылған [125].

Көне замандарда дөңгелекті арбалар негізінен әскери жорықтарға және салт-жоралғы мақсатында пайдаланған. Көбінесе, көне халықтардың

дүниетанымында екі дөңгелекті арбаларды о дүниемен, арба дөңгелектерін мәңгілік айналу циклдерін көрсететін күнмен байланыстырған. Өзіндік символикалық мәнге ие көлікті екі дүние арасын жалғастырушы деп түсінді. Бұл дәстүр тарихы шумерлік және мысыр иконографиясынан бастау алады. Мысалы, Солтүстік Еуразия территориясында б.з.д. IV-III мыңжылдықта кең тараған көне шұңқыр және катакомба мәдениеттерінде осы дөңгелекті арба кешендері археологиялық ескерткіштерінде кездеседі. Таяу Шығыста б.з.д. III мыңжылдықтың өзінде екі дөңгелекті арбаларды қолданған және көне Шумер патша династиясының қорымындағы Ур III-тің қабірінде екі дөңгелекті арбаға есекті жегіп жерлеген [127]. Жоғарыда айтып кеткен моноцентристік концепцияның негізін қалаған Гордон Чайлд Шумер жері ең алғаш арбалардың пайда болған орталығы деп түсінеді [128].

Қазақ халқының дәстүрлі мәдениетінің бірі саналатын көлік жүйесінің тарихы бірнеше мыңжылдықты қамтиды. Дәстүрлі көліктер мыңдаған жылдардың нәтижесінде, олардың барлық түрлері (арба, шана, сүйреткі, су көліктері), пішіндері, өзіндік ерекшеліктері, типтік құрамы қалыптасқан болатын. Қазақ халқы дәстүрлі көлік түрлерін XX ғасырдың ортасына дейін сақтап келгендіктен, көліктің шығу тарихын ежелгі кезеңнен бастаймыз.

Дөңгелекті көліктердің алғашқы пайда болу орталықтары мен таралу аймақтарын анықтау, сондай-ақ мерзімделу мәселесіне байланысты моноцентристік және полицентристік екі концепция қалыптасқан.

Кез келген халықтың материалдық мәдениетінің ең маңызды құрамдас бөліктерінің бірі көлік құралдары болып табылады. Аталмыш тараушада дөңгелекті көліктердің пайда болуы және оның тұрмыстық жағдайдағы маңыздылығын анықтау мақсатында археологиялық деректер негізінде талдау жүргізіледі. Зерттеу барысында, территориялық шеңбер қазіргі Қазақстан аумағы болғанымен, паралельді ұқсастықтарын анықтау үшін, көршілес аймақтардағы ескерткіштер де қарастырылады. Сонымен қатар, ежелгі халықтардың территориялық аймақтары бүгінгі шекаралық шеңбермен сәйкес келмейтінін де ескеру қажет.

Ерте замандардан-ақ Қазақстан территориясын мекен еткен бұрыңғы тайпалардың тұрмысы мен шаруашылығына етене енген көлік қатынас-құралдарының рөлі зор болғаны ғылыми деректерден, оның ішінде археологиялық қазба жұмыстары мен петроглифтерінен белгілі. Адамзат тарихында маңызды орын алатын дөңгелекті көліктердің рөлі ерекше назар аударуға тұрады.

Дәстүрлі көліктің (арба, шана, сүйреткі, қайық және тағы басқа түрлерінің де) қалыптасу генезисі мен әрбір тарихи кезеңіндегі қолданыс аясын зерттеуде археологиялық материалдар негізіне сүйенеміз.

Екі дөңгелекті арбаны атқа жегу дәстүрі б.з.д. II мыңжылдықта Мысырда және Қытайдың Шан патшалығы дәуірінде кездеседі. Ал Батыс Еуропа жеріндегі келт тайпаларының көне темір дәуіріндегі латен мәдениетінде бұл дәстүр ұшырасады. В.Б. Ковалевская екі дөңгелекті

арбалардың шығу ареалын Батыс Еуропадан Қытайға дейінгі аралық деп көрсеткен [129, с. 28].

В.А. Новоженовтың «Чудо коммуникации и древнейший колесный транспорт Евразии» атты монографиясында арбаны алғаш қолдана бастаған кезеңін б.з.д. IV-III мыңжылдық және б.з.д. 2 мыңжылдық басы мен 1-мыңжылдық соңы деп бөліп қарастырған [20].

Ал М.К. Қадырбаев пен А.Н. Марьяшев Қаратау жоталарындағы арба петроглифтерін шамамен, б.з.д II мыңжылдықтың соңы мен I мыңжылдықтың басы деп тұспалады [130].

Соңғы зерттеулерге сүйенсек, төрт дөңгелекті арбалардың жетілдірілген түрлері – екі дөңгелекті соғыс арбаларының өзін дендрохронология, радиокөміртекті және т.б. мерзімдеу әдістерімен б.з.д III мыңжылдықтың соңы мен II мыңжылдықтың басы деген тұжырымдар жасап отыр [34].

Адамзат тарихында ең алғашқы пайда болған мініс көлігі – *ат* болды. Қазақ халқында жылқыны көлік ретінде мінуді – салт міну деп атаған. «Асың барда ел таны беріп жүріп, атың барда жер таны желіп жүріп» деген қанатты сөздерінің мәні алыс орналасқан ауыл арасын өзара қатынау үшін мініс көлігі атты пайдаланғандығымен байланысты. Жалпы екі дөңгелекті арбалар кешені Еуразияның далалы аймақтарында, әсіресе Қазақстанның солтүстігі мен батысында жылқыны қолға үйретумен қатар, салт міну оны арбаға жегу б.д.д. III-II мыңжылдықтарында қалыптасып үлгерді [25, с. 173]. Кейбір деректерде атты б.д.д. IV-III мыңжылдықта қолға үйреткен, салт мінуге және жүк тасуға пайдаланған деп көрсетеді [127, с. 64].

Ғалымдар дәстүрлі көлік түрінің бірі сүйреткілер Қазақстан территориясында сақ кезеңінен белгілі болғанын дәлелдейді. Кейбір деректерде Қазақстанның таулы аймақтарында, мысалы Жетісу, Шығыс Қазақстан облысы уездерінде таудан ағаш түсіру үшін арнайы сүйреткілерді пайдаланған. Атқа көлденең сырық екі ағаш тәртемен жегіліп, 4-5 қарағайды таудан етекке сүйретіп түскен [131, с. 245-246]. Мұндай әдісті Шығыс Қазақстан облысы Шілікті қорымының №1-«патша» обасынан табылған ұзындығы 5-6 метрды құрайтын және діңгек жағында құлақша тесігі бар бөренелерден байқауымызға болады. Сол кезеңде «патша обасын» тұрғызу мақсатында сүйретпе ретінде пайдаланған бөренелерді 40 шақырым жердегі Сауыр-Тарбағатай тауларынан әкелген деген болжам бар. Аталмыш обаны зерттеген ғалым Ә.Т. Төлеубаев, жергілікті халық қазіргі таңға дейін қарағайлардың барлығын мұрындықтап өгізбен, түйемен, атпен сүйреп тасыған деген тұжырым айтады [132, 105 б.; 133]. Сондай-ақ Жетісудағы Бесшатырдың № 6-қорғанынан табылған ағаш сүйреткілер «патша обасын» тұрғызуда пайдаланған деген пікір бар [134, с. 81].

Атты көлік ретінде пайдалану, онымен байланысты дүниетанымның қалыптасуы *энеолит кезеңіне* сай келеді. Жылқы, негізгі жегін малы және мініс көлігіне айналған. Себебі, 1980 жылы қазіргі Солтүстік Қазақстан облысында Ботай қонысында жүргізілген археологиялық зерттеулер барысында ежелгі жылқылардың сүйектері көп табылды [135, с. 78].

В.Ф. Зайберттің айтуынша жылқы жер бетінде тұңғыш рет б.з.д. IV мыңжылдықта Солтүстік және Орталық Қазақстан даласында қолға үйретіле бастаған [136, с. 24]. Адамзат бірнеше миллион жылдық эволюциялық дамудан кейін жаяу жүрістен жылқыға ауысқанын айтқан. Яғни көлік жүйесінің алғашқы қалыптасу тарихы сонау тас дәурінен басталады десек қателеспейміз. Ботай қонысы секілді қазба орындарынан қолға үйретілген жылқы сүйектері және олардан жасалған түрлі бұйымдар, ауыздықтар мен ат әбзелдері табылды [137]. Д.А. Авдусиннің «Основы археологии» атты оқулығының энеолит дәуірі бөлімінде адамзаттың ойлап шығарған тапқырлығының бірі – дөңгелекті көліктер және олар әртүрлі аймақтарда бір мезгілде пайда болды деп көрсеткен [138, с. 80]. Кейбір деректерде қола дәуірінде андрондықтар, жотасы 160 см жететін ауыр жүк таситын аттарды үйрете батағанын айтады.

Жалпы екі дөңгелекті арбалардың таралу ошағы, шыққан жері жөнінде әлі күнге дейін ғалымдар арасында талас тудыруда. Екі дөңгелекті арбалар кешені Еуразия даласында кеңінен таралуының бірден-бір себебі сол уақыттағы металл өңдеу өндірісінің қарқынды дамуымен байланысты болды. Сонымен қатар шаруашылық, экономикалық байланыстардың нәтижесінде дамығандығын айта аламыз. Екі дөңгелекті арбалар кешенінің Еуразия даласында таралу генезисіне байланысты зерттеулер Шығыс Еуропа мен Қазақстанның солтүстігінде жүргізілді.

Еуразия далаларында археологиялық қазба зерттеулердегі ашылымдарының негізінде екі дөңгелекті арбаларды келесі екі топқа бөліп қарауымызға болады. Біріншісі – *қабір ішіне арнайы қойылған* арбалар, ал екіншісі – сол арбаның бір бөлшегі ретінде, *сұлбасы, яғни дөңгелектері, ат әбзелдерінің бөлшектері (ауыздық, сулық және т.б.) қойылған* жерлеу орындары. Бұл табылымдар петров мәдениеті мен абашев-покров мәдениеттерінің жерлеу орындарында кездеседі [129, с. 22]. Кейбір деректерде табылған олжаларға қарап, арбаның толық бөлшектерін немесе олардың іздеріне имитация жасап, марқұммен бірге жерлеген деген екі түрлі тұжырымдар болған [139, с. 14]. Сонымен қатар, ұсақ жапсырмаларда, мүсін өнерінде және жартас бетіндегі бейнелеу өнерінде көлік құралдары көрініс тапқан.

Қазіргі таңда дөңгелекті арбалар Солтүстік, Батыс және Орталық Қазақстан облыстары өңірлерінен табылды. Бұл облыстардан табылған арба бөлшектері петров және алакөл кезеңдерінің ескерткіштеріне жатқызылады.

Тарихи тұжырымдамада екі дөңгелекті арба кешені дегенде – аттың және атқа жегілген арбаның саймандарымен бірге оның үстіндегі қару-жарақтары бірге жүреді. Археологиялық мәліметтер бойынша екі дөңгелекті арба кешеніне жылқы сүйегі, ат әбзелдері және жақын қашықтықта қолданылатын қару жарақтар жатқызылады [140, с. 234].

Көлік құралдары көне заманның озық техникалық жетістіктерінің көрінісі болды. Байырғы заманда тек шаруашылық-тұрмыстық өмірде ғана

емес, көшіп қону үдерісінде, сонымен қатар ғұрыптық жерлеу дәстүрінде, мифтік-ғұрыптық кешендерде арбаларды пайдаланды [25, с. 172].

Алғашқы екі дөңгелекті арбалар 1970 жылдардың соңында Орал-Қазақстан археологиялық экспедициясының жетекшісі Г.Б. Здановичтың зерттеуімен Есіл өзенінің жағалауынан петров мәдениетіне жататын Бірлік II, Ұлыбай *қорымдары* зерттелді [141, с. 110]. Солтүстік Қазақстандағы Кеңес, Новоникольское қорымдары, Батыс Қазақстанда Тәңірберген 2, Орталық Қазақстанда Нұртай, Аяпберген, Бозінген, Сатан, Ащысу қорымдарынан қос дөңгелекті соғыс арбаларының бөлшектері табылды [34, с. 248].

Есіл өзенінің сол жағалауында орналасқан Бірлік II обалар қорымының №2 және №10 қорғандарында екі дөңгелекті арбалардың атрибуттары табылды [142]. №10-қорғанының солтүстік қабір тілімінен ағаш дөңгелектің шынтемірінің ұсақ фрагменттері айқындалды. Бұл фрагменттер топырақ қабатында анық сақталып қалған. Ю.С. Худяковтың пікірінше, арбаны толық мүрдемен қоса жерлемеудің өзіндік мағынасы бар [143]. Көне замандарда арбалардың құны анағұрлым жоғары, әрі бағалы болған. Сондықтан да толық арбаға ұқсатып және оған қоса дөңгелек бөлшектерін жерлеу әбден мүмкін еді. Арба бөлшектерімен қоса табылған ірі қара мал және ит сүйектері мал шаруашылығының дамығандығын, қолға үйретілген үй жануарларының болғандығын және адамдар арба құрастару шеберлігін білгендігін көрсетеді. Жалпы Бірлік II қорымынан табылған артефактілерге сүйене отырып, одан табылған материалдар сол байырғы заманда мекен еткен тайпалардың тұрмысында мал шаруашылығы маңызды рөл атқарғанын, сонымен қатар балық шаруашылығы мен қыш-құмыра кәсіпшілігімен айналысқанын байқаймыз. Мысалы, оларды екі дөңгелекті арбалар тек қана тасымал құралы емес, сонымен қатар қайтыс болған адамды көлігімен бірге жерлеп, бақилық болған адам өз көлігімен о дүниеге аттанады деген түсінік қалыптасқан. Ал №2-қорғанның шығыс бөлігіндегі жерлеу шұңқырының солтүстігіне қарай тереңдетілген бөлігінен ағаш дөңгелектің шынтемірі мен екі шанақ бөлшектері, ал оңтүстігіне қарай шынтемірдің фрагменті мен үш шанақтың «іздері» табылған. Белгілі бір жерлеу ғұрпын жүргізгеннен кейін арбаларды қабірден алып тастаған, сол себепті де арбаның «іздері» сақталып қалған деген пікірлер де бар [139, с. 62]. О бастан екі дөңгелекті арбаға имитация жасап дөңгелек бөлшектерін қабір шұңқырында жерлеуі мүмкін деген тұжырымдар да кездеседі [143, с. 139-141]. Жерлеу орындарында екі дөңгелекті арбалардың жекелеген дөңгелектерін қайтыс болған адаммен қоса жерлеу дәстүрі, «домалақ» ұғымына қатысты жерлеу ғұрыптары болуы мүмкін. Мысалы, екі дөңгелекті арбаның дөңгелегі күннің бір жылдық айналымын, өмір мен өлімнің ауысып отыруын, зымыраған уақыт айналымының символын білдірген. «Адам өз өмірін соңына дейін жүріп өтсе ғана (өлімге дейін), қайтадан бастапқыға жете алады (қайта туу)» сияқты мифологиялық ойлар әлем немесе адам өмірінің тұйық шеңбер ішінде айналуымен түсіндіріледі [144, с. 88]. Яғни, өлім – қайта тірілу – мәңгі бақилық циклінде маңызды рөл атқарған [145, с. 484].

Арбаның дөңгелектері немесе басқа да бөліктері тек қана жерлеу орындарында емес, сонымен қатар жерленген мүрденің жекелеген бұйымдарында да көрініс тапқан. 2012-2013 жылдары Батыс Қазақстанның археологиялық экспедициясы Тақсай I кешенінің №6-қорғанды қазу барысында б.з.д. VI-V ғасырларда мерзімделетін сармат әйелінің жерлеу орынынан ағаштан жасалған тарақ табылды [146, с. 6; 143, с. 200]. Тарақтың «*сабы*» атқа жегілген арбаның үстінде арбакеш пен садақшы және жаяу қарсыласқан жалғыз адамның суреті көмкерілген (Қосымша А, сурет А12). Автор В.А. Новоженовпен бірлесе Тақсай I обасынан табылған тарақтағы көріністі нақтылау мақсатында қола дәуірі (б.э.д. III мыңжылдықтың соңы мен II мыңжылдық) арбасының жаңғыртпасын жасады (Қосымша А, сурет А12ә). Орал-Қазақстан даласында жүргізілген археологиялық қазба жұмыстары барысында табылған қола дәуіріне жататын елуден астам арба кешендерін негізге ала отырып жаңғыртпа жүргізілді [147, с. 256]. Яғни, арба үстіндегі тартысты, соғысты бейнелейтін көрініс – соғыс арбаларының кеңінен сұраныста болғанын дәлелдей түседі. Атқа жегілген арба сол заманның ұшқыр көлігі және мәңгілік айналу циклдерін көрсететін күнмен байланысы бар, өзіндік символикалық мәнге ие деп түсіндірілді.

Діни-ғұрыптық міндет атқарған ат ауыздығына ұқсайтын екі сүйек Тоқсанбай қонысынан табылды. Екі сүйек қос дөңгелекті арбаға жегілген аттың басына бұрау үшін қолданған деген пікір бар [148, с. 141]. Атқа жегілген көлік құралдарын қола дәуірінде соғыста, аңшылықта, діни-ғұрыптық дәстүрлерде, жерлеу кезінде, түрлі діни рәсімдерде кеңінен пайда ланған [149, с. 206-207].

Петроглифтер арасында көлікке қатысты сюжеттер, уақыт пен кеңістікте таралу аймағы жөнінде көптеген зерттеулер жазылды. Көлік құралдары *жартас бетіндегі сурет* өнерінің ішінде ерекше көзге түсетін заттық бейне болып табылады. Еуразияда, нақтырақ айтқанда, Орталық Азиядағы қола және ерте темір дәуіріне жататын жартас бетіндегі суреттер арасында екі дөңгелекті соғыс арбалары, төрт дөңгелекті жүк тасымалдайтын шаруашылық-тұрмыстық арбалары, аңшылық және рәсімдік-ғұрыптық күймелер ерекше орын алады. Күйменің алғашқы үлгісі болып табылатын жалғыз тәртелі, төрт дөңгелекті арба XX ғасырдың аяғында зерттелген Үстірттегі Бәйте-3 ғибадатханасындағы негізгі ғұрыптық құрлыстың ішкі бөлмелерінің қабырғаларына салынған [149] (Қосымша А, сурет А13).

Арбалы көлік петроглифтері жалпы Қазақстанның барлық территориясынан табылды. Әсіресе, олар Оңтүстік Қазақстанның Құлжабасы, Ешкіөлмес, Қаратау жоталары, Жетісудың Баянжүрек жоталарында кездесті. Батыс Қазақстан [150, с. 70], Орталық Қазақстан [151, с. 110-122], жоталарынан жартас бетіндегі төрт дөңгелекті, екі дөңгелекті соғыс арбалары, атқа, түйеге, өгізге жегілген арба суреттері табылған.

Қазақстан территориясындағы жартас бетіндегі суреттерінің мерзімделуі әртүрлі. Мысалы, Ақбауыр арбалары энеолит дәуірімен байланысты, Мойнақтан табылған бір білікті арбалары б.з.д. II мыңжылдықтың бірінші

жартысы, ал Қазақстанның шығыс аймақтарындағы жартас бетіндегі суреттері б.з.д. II мыңжылдықтың ортасы мен I мыңжылдықтың басы деп мерзімделеді.

Қазақстанның оңтүстігінде орналасқан Қаратау жотасының жартас суреттерінде қазіргі таңда жүздеген арбаларды мысалға келтіруге болады. Қойбағардың үш тобында – 22 арба көрінісі, Арпаөзеннің сегіз тобында – 19 арба көріністері, Қошқар Атада – 3 және басқа Көкбұлақ, Күлтөбе, Габаевкада бір ғана көлік-құралдарының көріністері анықталды. Жалпы Қаратау жотасында ойылып салынған 49 екі дөңгелекті арбалар мен төрт дөңгелекті жүк тасымалдайтын шаруашылық арбалар тіркелген [130, с. 162]. М.К. Кадырбаев, А.Н. Марьяшевтың Қаратау жоталарында жүргізген зерттеу жұмыстары бойынша атқа жегілген арбалардан басқа, жегілген екі өркешті түйелер де көп кездеседі. Ғалымдардың пікірінше, көне дәуірде түйеге жегілген қос дөңгелекті соғыс арбалары болған деп тұжырым жасайды. Аталмыш аймақтан атқа және түйеге жегілген арбалардың бірнеше суреттері табылды. Бұл көріністерде жарманың және жылқының суреттері, артқы көріністе тігінен тұрған арбакештің сұлабасы бейнеленген. Бұл петроглифтердің ішінде екі адамның екі түйеге қос дөңгелекті арбаны тартып жатқан көрінісі ерекше назар аударарлық. Мұндай көріністер жартас сюжеттерінде сирек кездеседі. Осыған ұқсас фрагменттер 1972 жылы Қойбағар шатқалында табылды [152, с. 20]. Бұл көріністің бір айырмашылығы арбаға түйе емес ат жегілген.

Баянжүрек петроглифтеріндегі екі жабық экипаж-арба суреті VII-VIII-ден X ғасырларға жатқызылған [25, с. 182]. Екі экипаж-арбаның бір-бірінен айырмашылығы, біреуі төртбұрышты, екінішісі кішкентай киіз үй немесе шошала сияқты дөңгелектеу етіліп көрсетілген. Біреуі жылқыға, біреуі түйеге жегілген [153]. Баянжүрек петроглифтеріндегі тастың бетіне қос ат жегілген қос аяқты әскери арба және арбакештің бейнелері, жылқыға жегілген ежелгі түркі дәуірінің күймесі немесе жеңіл арбасының жолаушылар отыратын бөлігі анық берілген. Түйе жегілген күйме кабинасының төбесі дөңгеленіп келген, ал арт жағына бос түйені байлап, күйменің және жегілген түйені шылбырымен салт атты алға жетелеп келе жатқан сюжет Ешкіөлмес петроглифтер кешеніндегі ең ерекше көрініс болып табылады.

Қола дәуірінің тағы бір петроглифтер шоғырланған Ешкіөлмес кешенінен жүзден астам көлік құралдарының жартас бетіне түскен көріністерін кездестіреміз [154, с. 6, 32]. Атқа жегілген арбалар бейнесі – Ешкіөлмес кешеніндегі петроглифтерде жиі кездесетін сюжеттердің бірі. Ал Құлжабасы тауларында көбінесе, ат пен өгіздің сюжеттері көптеп кездеседі. Құлжабасындағы қола дәуіріне тиесілі барлығы 21 арба бейнелері тіркелген [155, с. 44]. Осыған ұқсас өгіз жегілген арбалар бейнесі Саймалы тас жоталарында да табылған. Құлжабасы жотасындағы сирек кездесетін өгізге жегілген арба бейнеленген петроглифтерінің кезеңделуін б.з.д. II мыңжылдықтың ортасына, Ешкіөлмес тауындағы кейбір сюжеттердің мерзімделуін б.з.д. XVIII-XVII ғасырларға жатқызады. Сонымен қатар,

XVII-XIX ғасырларға жататын Маңғыстау облысының Түпқараған ауданында орналасқан Шат қорымының сыртқы қабырғасында салынған арба сюжеттері құнды дерек болып табылады (Қосымша Б, сурет Б20).

Қазақстан мен Қырғыз территориясындағы ең ежелгі петроглифтер Саймалы тас тауларында шоғырланған. Саймалы тас жотасындағы арба бейнелері екі дөңгелекті болған, ал Құлжабасында төрт дөңгелекті арба көрінісі табылған. Екі дөңгелекті арбалардың жанындағы антропоморфты кейіпкерлерден, қос атқа жегілген төрт дөңгелекті арбалардан, түйеге мінген адам бейнесінен, қос дөңгелекті арбаға жегілген екі атты тізгіндеп тұрған екі арбакештің көріністерінен, қола дәуірінде өмір сүрген көне тайпалар арасында көлікке деген сұраныстың жоғары болғандығын аңғаруымызға болады. Атқа жегілген екі дөңгелікті арба үстіндегі садақ ұстаған салт аттының рельефі Түркия мемлекетінің Анкара қаласындағы Анатолия өркениеті музейінде сақталған. Бұл рельефтер ежелгі Қаркеміш мемлекеті тұсындағы жаңахет дәуірінен осы заманға дейін сақталып келген (Қосымша А, сурет А14-15).

Күш көлігі ретінде пайдаланған екі өркешті түйелер Ақсу-Аюлы II, Телжан-Күзеу, Беғазы қорғандары, Алексеевка, Атасу, Усть-Нарым, Милыққұдық қоныстарының жерлеу ғұрыптарынан табылған, Үшқатты II қонысынан саз балшық мүсіні түрінде шыққан.

Көліктердің пайда болу және даму тарихына қатысты тараушамызды қорытындылайтын болсақ, біз қарастырып отырған материалдар негізінде әр түрлі тұжырымдар кездестірдік. Солтүстік, Батыс және Орталық Қазақстан облыстары өңірлерінде жүргізілген археологиялық қазба жұмыстары барысында табылған арба бөлшектері қола дәуірінде өмір сүрген тайпалар әскери жорық кезінде, жалпы күнделікті тұрмыста қолданғанын дәлелдейді. Қола дәуірінде арба дөңгелектерін берік ұстап тұру үшін шикі терімен айналдыра қаптағанын аңғардық. Арба негізінен ағаштан жасалғандықтан өте нашар сақталған және кезінде тоналған. Сол себепті де аталған өңірлерде арбаның толық нұсқасы табылмай, кейбір бөлшектері ғана бізге жетіп отыр. Ал, Батыс Қазақстанның Тақсай I кешенінен табылған екі дөңгелекті арба бейнеленген сармат әйелінің тарағы б.з.д. I мыңжылдықпен мерзімделген.

Оңтүстік Қазақстанның Құлжабасы, Ешкіөлмес, Қаратау жоталары, Жетісудың Баянжүрек, Батыс Қазақстан, Орталық Қазақстан жоталарынан жартас бетіндегі көлік құралдарының көріністері сол дәуірде өмір сүрген тайпалар үшін жоғары сұраныста болғанын байқадық. Аталған өңірлерден табылған жартас бетіндегі арба көріністерінің мерзімделуі әр түрлі. Мысалы:

– В.А. Новоженов бойынша арбаларды алғаш қолданған уақыты б.з.д. IV-III мыңжылдықтан б.з.д. II мыңжылдықтың басы мен I мыңжылдықтың басы;

– З.С. Самашев бойынша б.з.д. II мыңжылдықтың ортасы (Баянжүрек);

– М.К. Қадырбаев пен А.Н. Марьяшев бойынша б.з.д. II мыңжылдықтың соңы мен I мыңжылдықтың басы (Қаратау жоталары).

Қабір ішіне қойылған арба бөлшектері немесе тұтастай арбаның өзі, жартас бетіндегі көлік құралдарының бейнесінен қазақтардың осы заманға дейін жеткен дәстүрлік көлік жүйесінің тамыры тереңде екенін аңғаруға болады.

1.3 Көлік түрлерінің типологиясы

Қазақ халқының көлік жүйесінің типологиясын жасау үшін, алдымен басқа халықтар көлік жүйесінің типологиясын жасау тәжірибесін салыстырмалы сараптап өтуіміз керек. Қазіргі таңда этнография ғылымында типология мәселесі маңызды орын алды. Көлік түрлерін типологиялық жіктеу, әдетте, олардың әрқайсысының функционалдық қолданыс қажеттілігіне байланысты жүзеге асырылады.

1929 жылы К. Мошинскийдің «Славяндардың халықтық мәдениеті» атты еңбегінде славян арбаларын үш типке бөліп қарастырады. Біріншісі, алдыңғы және артқы бөліктерін біріктіретін сырғауыл ағаштарының санына байланысты: бір сырғауыл ағашты, екі және үш сырғауыл ағашты арбалар [156]. Автор арба типологиясында арбаның қолданыстық аясы емес, оның жасалу технологиясын негізге алған.

1930 жылдары Г. Берг шведтердің дөңгелекті және сүйретпелі көлік құралдарын зерттеу барысында арбаның алдыңғы бұрылу тәсіліндегі тығырық жастығына үстіртін тоқталып кеткен. Ол негізінен арбаның алдыңғы және артқы дөңгелек бөліктеріне көп көңіл бөлген. Автор Еуропалық арбаларды үш типке бөліп көрсетеді, а) бір білікті; ә) бір білікті, бірақ екі айналмалы топса бөліктерімен; б) біліксіз, алдыңғы және артқы қондырмасымен байланысады [157, p. 158-163].

Ал А.-Г. Одрикур, Я. Чекановскийдің тұжырымы бойынша, арбалардың типологиясын жегін әбзелдеріне байланысты екіге бөліп қарастырады: а) екі оқ ағашы бар; ә) бір ағлоппен жегу әдісі [158, p. 54-64; 159, p. 110-132].

А. Фентон дөңгелекті арбалардың типологиясына байланысты негізгі үш: а) орталық білігінің болуы және болмауы; ә) алдыңғы және артқы бөліктерін қосу әдістері; б) бүйірін байланыстыратын сырғауылдардың болуы сияқты белгіні алға тартады [160, p. 1-13].

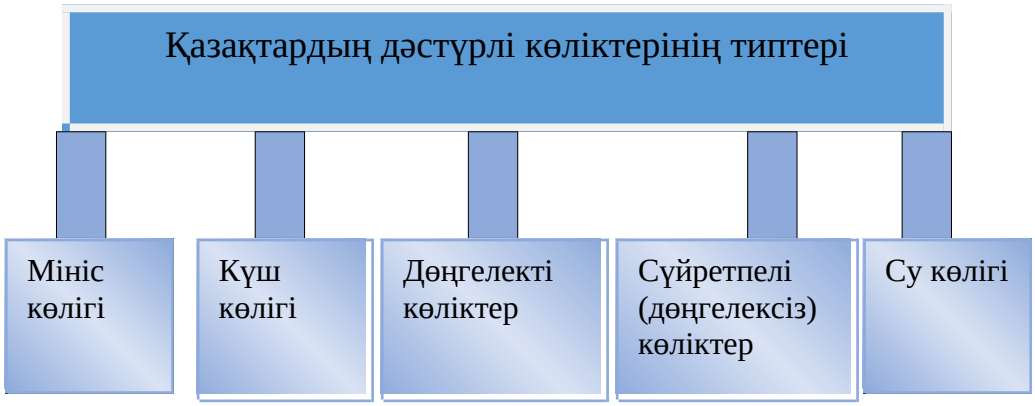
Археологиялық жерлеу орындарынан және жартас бетіндегі петроглифтерден табылған көлік түрлерінен бір мағыналық қорытынды жасау қиындық туғызады. Негізінен, зерттеу жұмысында, қазақ көліктерінің ішкі ерекшеліктерін аймақтық жағынан, уақытқа байланысты, функционалдық қолданыс ерекшеліктеріне және функционалдық қолданыс аясына (ғұрыптық) байланысты ғылыми айқындау және айғақтау басты міндетке айналып отыр.

Қазақ көліктерінің қолданыс ерекшеліктеріне байланысты функциясы оның дәстүрлі мәдениеттегі басқа да функцияларымен тығыз байланысты, кейде жеке де қолданылады, сол себепті де оның басқа функциядағы рөлін дұрыс түсінуге мүмкіндік туғызады. Қолданыс ерекшеліктеріне байланысты

ұғымын кең мағынада пайдаланамыз. Себебі, арба түрлері адам тұрмысында, шаруашылықта, соғыс барысында, жалпы адам өмірге келгеннен о дүниге аттанарға дейін көлік құралы өмірлік маңызды рөл атқарады.

Зерттеу барысында *жалпы жіктеу* сызбасында қазақтардың тұрмыс-тіршілігіндегі көлік түрлерін бес типке бөліп қарастырамыз.

1-сурет. Қазақтардың дәстүрлі көліктерінің типтері



Үй жануарларынан арнайы үйретілген көлік малдарына ат, түйе, өгіз және есек жатады.

«Асың барда ел таны беріп жүріп, атың барда жер таны желіп жүріп» деген қағида бойынша қазақтар ауыл арасына мініс көлігін пайдаланған. Мініс көлігі деп қазақта жылқы малын айтқан. Әсіресе, көш кезінде, саят пен аңшылыққа, жалпы ұзақ сапарға аттанарда атқа салт мінген. Дәстүрлі ортада жүк тасымалына және қатынауға пайдаланылатын малдар көлік малы немесе көлік күші деп аталады.

Шаруашылық барысында бауланған астықты, құрлыста пайдаланатын әртүрлі ағаштарды (бөрене, сырғауыл), қамыс және т.б. заттарды күш көлігі түйеге артып тасымалдаған. Негізі түйе малының көлік ретіндегі қызметі қазақ халқы үшін өте маңызды болған. Барлық тарихи деректер мен құжаттарды, саяхатшылар мен әскерилердің еңбектерін қарастыратын болсақ, көлікке қатысты негізі мағлұмат түйе малымен байланысты келеді. Сондықтан да түйе малының негізі күш, көш көлігі ретінде маңыздылығы өте жоғары.

Күш көлігінің бірі – өгіз болды. Өгіз малын жер жырту, кіре тарту, мініс көлігі ретінде әсіресе, отырықшы, жартылай отырықшы шаруашылықта кеңінен пайдаланды. Өгіз малының көлік ретінде пайдаланғандығы жөнінде көптеген фото деректер айғақ бола алады.

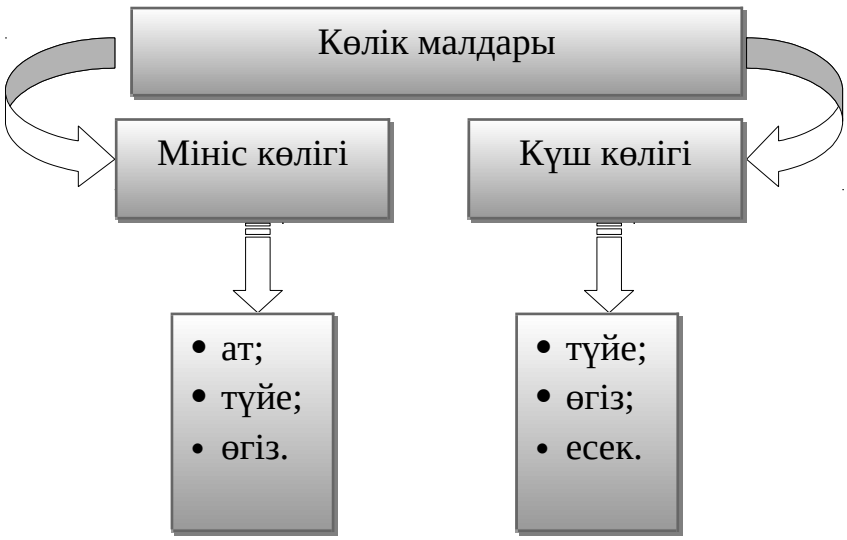
Төрт түлік малына кірмейтін, бірақ үй жануары ретінде жарамды күш көлігінің бірі есек болып табылады. Көбінесе, есекті Қазақстанның оңтүстік, оңтүстік-шығыс облыстары үй шаруасында, егіншілік кезінде көлік ретінде пайдаланған. Қазіргі таңға дейін есек жануарын Алматы облысының

Еңбекшіқазақ, Панфилов, Ұйғыр аудандарында, Қызылорда облысының Қазалы ауданында үй шаруашылығында пайдаланады. Есекке негізінен екі дөңгелекті арбаларды жегеді, ауладағы қоқыс, қи қалдықтары мен шөп тасуға, шалғай аймақтарда су, отын тасымалдауға бұл төзімді мал таптырмайтын көлік малы болып табылады.

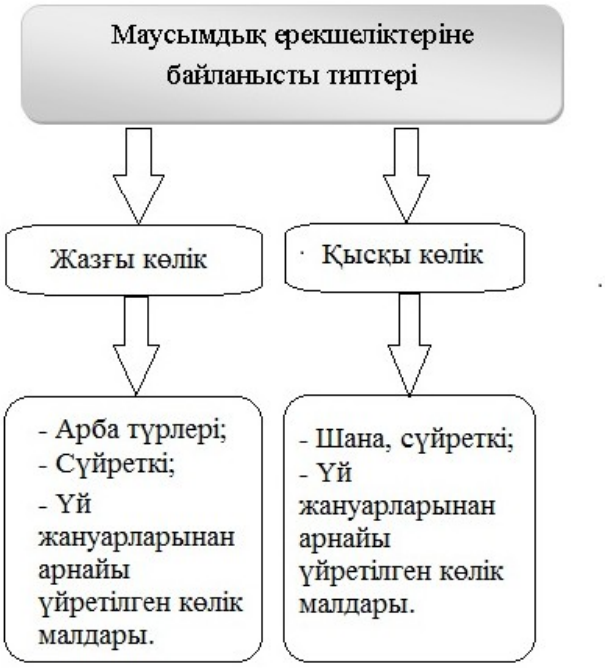
екі және төрт дөңгелекті арба түрлері, қыс мезгілінде қолданатын шана, сүйреткі, су көліктері қайық, сал, кеме және пором сияқты қолдан жасалған көлік түрлері Қазақстанның барлық аймақтарында қарқынды қолданылады. Қазақстан облыстарының табиғаты әртүрлі болғандықтан, кейбір аймақтарға тән көп сұранысқа ие өзіндік көліктері бар. Мысалы, жаз мезгілінде таулы аймақтарда тасымал құралы ретінде сүйреткіні немесе сүйретпені атқа жегу арқылы пайдаланады. Ал, қысы қалың өңірде ат шананың рөлі басым дікеле. Ірі өзен-көлді аймақтарда кемелер мен қайықты, ертеректе қамыстан, қоғадан жасалған салдарды пайдасына жаратқан. Ал бір, екі, үш және төрт дөңгелекті арбалар барлық аймақтарда кеңінен таралған.

Дәстүрлі көлік түрлерін *маусымдық* ерекшеліктеріне байланысты бірнеше типке бөліп қарастыруымызға болады.

2-сурет. Үй жануарларынан арнайы үйретілген көлік малдары



3-сурет. Маусымдық ерекшеліктеріне байланысты типтері

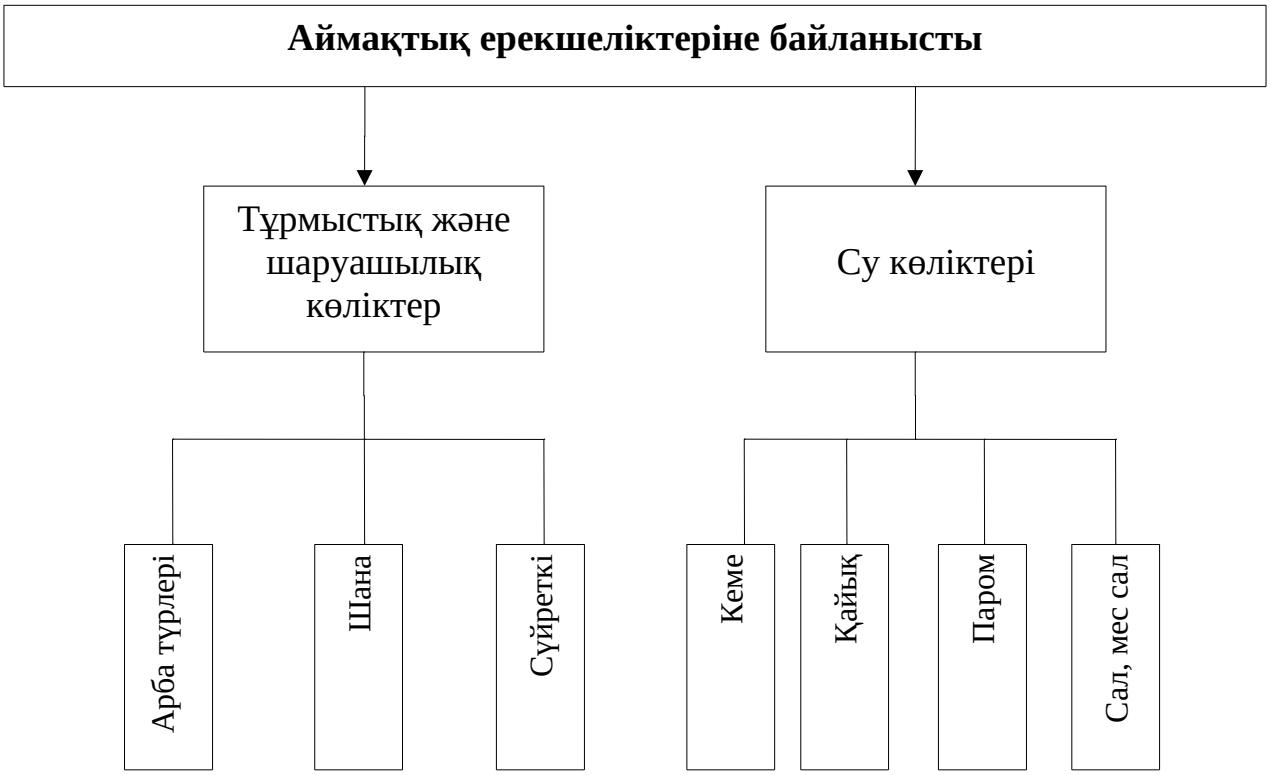


Жазғы көлік түрлері Қазақстанның барлық аймақтарында қолданыста болған. жазғы көлік түрлерінің көп тараған түрлерінің бірі – бір, екі, үш және төрт дөңгелекті арбалар. Бір және үш дөңгелекті арбалар көбінесе күнделікті үй шаруашылығында қолданатын қалтек, кәләмүшке, қол арба және тәшке жатады. Екі және төрт дөңгелекті арбалардың адам тасымалдайтын және жүк тасып, шаруашылықта қолданатын түрлерге бөлінеді. Қазіргі таңда мұндай арбаның түрлері Қазақстанның облыстық және аймақтық музей қорларында сақталған. Ал, мал және егіншілікпен айналысатын шалғай аудандарда орналасқан ауылдарда дәстүрлі арбаның екіден бір бөлігін ғана сақтап қалған. Олар, білік кигізілген, шабақтары қондырылған күпшегі бар, тұтасымен темір құрсау жүргізілген дәстүрлі дөңгелектің орнына жеңіл авто көліктердің дөңгелектерін пайдаланады.

Әсіресе, сүйреткі құралы таулы аймақтарда пайдаланған. Өйткені, таулы аймақтарда, ойлы-қырлы жерлерде екі және төрт дөңгелекті арбалармен жүру қиындық туғызады. Сүйреткіні көбінесе атқа жегіп отын, шөп шалаң тасымалдауға кеңінен пайдаланған. Сонымен қатар қыс мезгілінде де қар бетінде сүйретіп жүруге ыңғайлы болған. Сондықтан да жаздық және қыстық көліктер типіне жатқызып отырмыз. Сүйретпелі құралдың бірі шананы тек қана қысы қатты, қары қалың аймақтарда атқа, түйеге жегіп пайдаланған.

Үй жануарларынан арнайы үйретілген мініс және күш көліктерінің ішіндегі түйе малы Қазақстанның шөл және шөлейтті аймақтарында кең қолданыста болған. Ал, мініс көлігінің бірі ат қазақтардың басым бөлігінде болған. Күш көлігі мен мініс көлігіне қатысты зерттеу жұмысының екінші тарауында толығырақ тоқталамыз.

4-кесте. Аймақтық ерекшеліктерге байланысты түрлері



Түркі халықтарында, соның ішінде қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесін аймақтық ерекшелігіне байланысты екі түрге бөліп қарастырамыз. Біріншісі – құрлықтағы дәстүрлі көліктер, екіншісі – су көліктері.

Құрлықтағы көлік түрлері Қазақстанның барлық аймақтарында қолданыста болған.

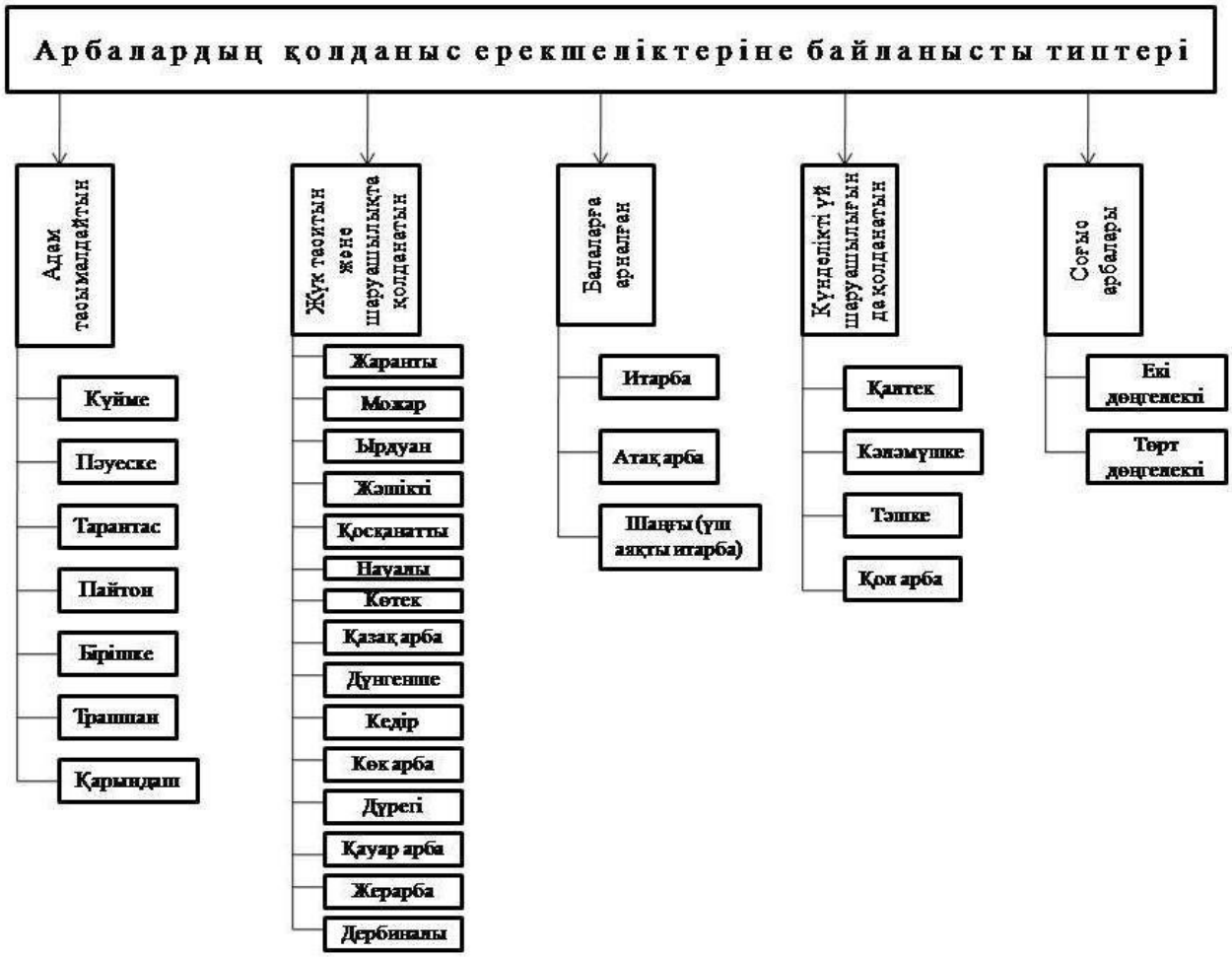
Су көліктері ірі және кіші өзен-көлді аймақтарда сұраныста болған. Мысалы, ағыны қатты Сырдария, Ертіс сияқты ірі өзендерде сауда транспорты жақсы дамыған. Қатынас транспорттары ретінде сал, қайықтарды қолданған. Бітеу сойылған бірнеше мал терісін пайдалана отырып, қатарластыра байлап, үстіне тақтайша төсеп, өзендер арқылы бір жағадан екінші жағаға өтіп отырған су көлігін мес сал деп атаған. Аймақтық ерекшеліктерге байланысты кейбір өңірлерде өгіздің, түйенің және ешкінің терісінен арнайы жасаған. Мысалы, Сырдария өзенінің ағыны қатты жерлерден үрленген мести бір қолының астына ұстап, екінші қолымен жүзіп өткен деген мәліметтер кездеседі. Дәстүрлі қазақ қайықтары Қазақстанның аудандық музей қорларында ашық экспозиция ретінде қойылған.

Кеме негізінен Каспий, Арал теңіздерінде көрші мемлекеттер арасындағы қатынас көлігі ретінде қызмет атқарған.

Су көліктеріне байланысты мәліметтер зерттеу жұмысының үшінші тарауында толық қамтылған.

Бір, екі, үш және төрт дөңгелекті арба түрлерін қолданыс ерекшеліктеріне байланысты бес типке бөліп қарастырамыз. Төмендегі кестеде берілгендей жіктеледі.

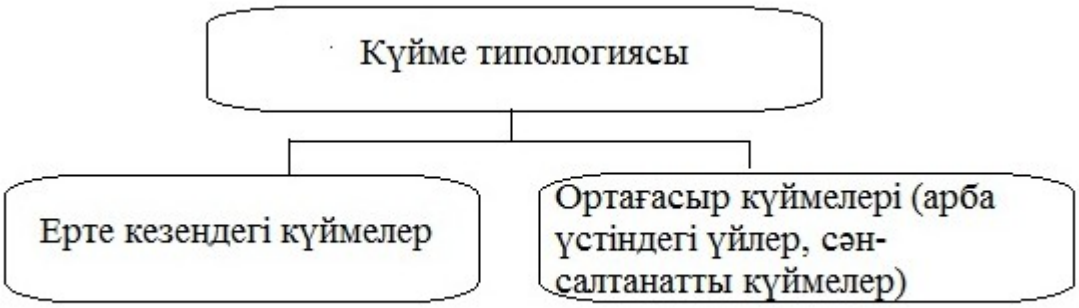
5-сурет. Арбалардың қолданыс ерекшеліктеріне байланысты типтері және олардың түрлері



Тек арбаның қазақ халқы қолданған бес типін ажыратып отырмыз. Оларға: адам тасымалдайтын (күйме, пәуеске, тарантас, паетон, бірішке, тырашпан, қарындаш); жүк таситын және шаруашылықта қолданатын (жаранты, мажор, ырдуан, жәшікті, қосқанатты, науалы, көтек, қазақ арбасы, дүнгенше, кедір, көк арба, дүрегі, қауар, жерарба, дербиналы); балаларға арналған (итарба, атақ, шаңғы (үш аяқты итарба)) (Қосымша Г, сурет Г1), күнделікті үй шаруашылығында қолданатын (қалтек, кәләмүшке, тәшке, қол арба), соғыс арбалары (екі дөңгелекті, төрт дөңгелекті) жатады.

Балаларға арналған екі, үш, төрт дөңгелекті ойыншық арбалар түрік халықтарында қазіргі уақытқа дейін сақталып келген. Ең ескі балаларға арналған төрт атқа жегілген екі дөңгелекті ойыншық арба Анкара қаласының Анатолий өркениеті музей қорында сақтаулы тұр. Ойыншық арба б.з.д. 770 мыңжылдық, яғни қола дәуіріне жатады (Қосымша Г, сурет Г3). Сонымен қатар Гази унтверситетінің этнографиялық музей қорында түрік халқының дәстүрлі ойыншық арбалары экспозицияланған (Қосымша Г, сурет Г4).

6-кесте. Күйме типологиясы.



Ерте кезеңдегі күймелерге Маңғыстау облысының Маңғыстау ауданында орналасқан Бәйте-3 ғибадатханасы қабырғаларында сызып салынған күйменің суреті негіз бола алады (Қосымша А, сурет А13). Көне көшпелілердің дүниетанымы мен түсініктерінен сыр шертетін бұл ғибадатхана сармат заманынан сақталған. Ал, таулы Алтайдағы 5-ші Пазырық қорғанынан табылған б.з.д. V ғасырмен мерзімделетін күйме бөлшектері мәселені толықтырады. Биіктігі 3 метрді ұзындығы 6 метрді құрайтын төрт дөңгелекті күйме қабір шұңқырына бөлшектеліп орналастырған. Сондай-ақ, ежелгі авторлардың: «мұнда скифтер де мекендейді, оларды көшпеліліер деп атайды, олардың үйі жоқ болғандықтан арба үстінде өмір сүреді. Арбаларының ең кішісі төрт дөңгелекті, қалғандары алты дөңгелекті болып келген. Олар киізбен жабылған, екі немесе үшеуден тұратын кәдімгі үй сияқты. Судан, желден және қардан қорғайды. Мүйізі жоқ екі немесе үш өгізге жегілген. Күннің суықтығынан олар мүйіздерінен айрылған. Мұндай арба үстіндегі үйлерде әйелдер тұрады, ал ер адамдары салт мінеді» жазбалары айғақтайды [161, с. 730].

Ортағасырдағы күймелер Плано Карпини, Вильгельм де Рубрук, Марко Поло [41], Рашид ад-Дин [37], Ибн Баттута [38], Фазлаллах ибн Рузбихан [39] және Әбу-әл-Ғазының [40] жазба деректерінде арба үстіндегі үйлер Еуразия даласындағы көшпелі халықтар үшін көшуге қолайлы, әйелдер, балалар мен қарттарға ыңғайлы екені айтылған.

Сән салтанатты күймелер қазақ халқы үшін ерекше болған. Ондай күймелер «Қыз Жібек», «Қозы Көрпеш – Баян сұлу» ғашықтық жырларында баяндалады. Сәнді күймелерге тек қана қалыңдықтың отырғанын айта кеткен жөн. «Алтын күйме», «ақ күйме», «көк күйме» және басқа да сәнді күймелерге қазақ халқының ер азаматтары отырмаған.

Жоғарыда келтірілген қазақ халқының дәстүрлі көлік түрлерінің типтері халықтың тіршілік қамын қамтамасыз етуде маңызы зор болғанын айғақтайды.

Біріншіден, қазақтардың дәстүрлі көлік түрлеріне үй жануарларынан арнайы үйретілген және қолдан жасалған көлік түрлерін жатқыздық. Себебі, үй жануарларынан арнайы үйретілген ат, түйе, өгіз және есек малдарын ерте дәуірден бастап көлік ретінде пайдаланғанын аңғардық.

Екіншіден, үй жануарларынан арнайы үйретілген көлік малдарын міністік және күш көлігі ретінде бөліп алдық. Себебі, археологиялық қазба барысында табылған аттардың қалдықтары, сонау энеолит дәуіріне жатады. Яғни, қазақтар ерте дәуірден бастап атты міністік көлігі ретінде қолданғанын байқадық. Сонымен қатар күш көлігі түйе малын ертеден жүк тасымалдау үшін пайдаланғандығын айғақтайтын Қазақстанның барлық аймақтарынан табылған жартас бетіндегі суреттерден көз жеткіздік.

Үшіншіден, дәстүрлі көлік түрлерін маусымдық ерекшеліктеріне байланысты қысқы және жазғы деп екіге бөліп қарастырдық. Себебі, Қазақстан аумағы орманды дала, дала, шөл және шөлейтті белдеулерді орналасуы және климаты шұғыл континетті болғандықтан екі мезгілге бөліп қарастыруды жөн көрдік. Қазақстанның солтүстік және солтүстік-шығысына қарай күннің түсуі аз болғандықтан, аталған аймақтарда қыстың қалың болуына байланысты сүйреткі және шана көлік құралдарын пайдаланғанын анық көруге болады.

Төртіншіден, аймақтық ерекшеліктеріне байланысты құрлықтағы және су көліктері деп бөліп алдық. Себебі, Қазақстан территориясында Ертіс, Есіл, Жайық, Сырдария, Тобыл, Іле және Шу сияқты ірі жеті өзендер ағады. Сонымен қатар Каспий, Арал теңіздері, Балқаш, Зайсан және тағы басқа ірі көлдер орналасқан. Аталмыш ірі өзен-көлдерде ертеден жергілікті тұрғындар дәстүрлі су көліктерін пайдаланып келген. Мысалы, қайық түрлерін қазіргі таңға дейін қолданыста екенін аңғардық. Ал мес сал, сал түрлері қолданыстан шыққанына көз жеткіздік.

Бесіншіден, арбалардың қолданыс ерекшеліктеріне байланысты адам тасымалдайтын, жүк таситын және шаруашылықта пайдаланатын, балаларға арналған, күнделікті үй шаруасында қолданатын, соғыс арбалары деп бес типке бөліп алдық. Арбалардың түрлерін аталған бөліктерге атқаратын қызметіне қарай кіргіздік.

Жалпы, қазақ жеріндегі дәстүрлі көліктердің зерттелуі, генезисі және типологиясы атты тарау бойынша қорытындылайтын болсақ, көлік қатынас-құралдарының заттай және жазба деректер қорына сипаттама беріліп, сараптау жасалып, зерттелу деңгейін ғылыми жүйелендірілді. Аталмыш тақырып бойынша антика кезеңіндегі еңбектерден бастап, XI-XV ғасыр аралықтарындағы шығыс авторлары мен еуропалық саяхатшылардың деректері, сонымен қоса революцияға дейінгі, кеңес дәуірі кезеңіндегі ресейлік зерттеушілер мен суретшілердің шығармаларындағы туындылар, мұрағаттық құжаттар мен статистикалық мәліметтер қамтылып, талданып, дереккөздері анықталды.

Сондай-ақ көліктердің шығу және даму тарихы бойынша ерте заманнан Қазақстан жерін мекен еткен тайпалардың тұрмысы мен шаруашылығында көлік қатынас-құралдарының рөлі ерекше болғанын және ғылыми деректерден, археологиялық қазба жұмыстарының нәтижелерінен, жартас бетіндегі суреттерден белгілі болғанын анықтадық.

II. ДӘСТҮРЛІ КӨЛІК ЖҮЙЕСІНІҢ ТІРШІЛІККАМЫ ФУНКЦИЯСЫ

2.1 Көліктік мал: қолданыс аясы мен функциясы

Күш көлігі. Адамзат өркениетінде көптеген ғасырлар бойы жүк тасымалдауға және қатынауға қатынас құралдары пайдаланылды. Қатынас құралдарының қолданыс аясымен қатар, олардың атқаратын қызметінің ерекшелігін ашып көрсету маңызды. Қазақтар жас ерекшеліктеріне және жынысына қарамастан жастайынан салт мінген. Күш көлігі мен мініс көліктері көздеген жерге жету үшін қатынас құралы ғана емес, күнделікті тұрмыста қажеттілікті өтеу үшін де кең қолданыста болған.

Қазақтар малды *мініс көлігі* немесе *күш* немесе *жүк көлігі* ретінде пайдаланған. Жалпы ел арасында кейде жер жырту, дән себу, тырма сүйрету, дән бастыру (таптату) және т.б. жұмыстарға жегілетін малдарды да осылай атау кездеседі. Күнделікті тұрмыс-тіршілігіне төрт түлік малдың қамына байланысты қазақ халқы жыл бойына бір жайылымнан екінші жайылымға көшіп отырған. XIX ғасырда қырманға орылған бидайды тасымалдау үшін малға жегілген арбалар мен сүйретпелерді кеңінен қолданған [131, с. 243]. Көшпелі мал шаруашылығын кәсіп еткен тайпалар алысқа, жартылай және отырықшы мал шаруашылығымен айналысқан тайпалар қысқа қашықтыққа көшкені белгілі. Мерзімдік қоныстарға көшу үшін, қысқа қашықтыққа, ұзақ қашықтыққа көшсе де, көлік қызметін түйе, ат, өгіз малдары атқарған [162, с. 155]. Малы көп, әсіресе, түйе мен жылқыға бай Маңғыстау, Үстірт, Сыр-Арал малшылары алысқа көшкен, бір бағыттағы көш жолының ұзақтығы 800-1000 шақырымға дейін жеткен [68, с. 12; 163, с. 159; 94, с. 46]. Ал кейбір зерттеулерде осы қашықтық 1500-2000 шақырымға жеткен [164, 9 б.]. Алыс жолда жүк көлігі – түйе, мініс көлігі – ат болған.

«Казаки. Сборник статей антропологического отряда Казакстанской экспедиции АН СССР» атты жинақтағы С.И. Руденконың «Очерк быта северо-восточных казаков» атты жазбасында қысқа және орташа қашықтыққа көшетін ауылдың сипаттамасы берілген. Алысқа көшетін ауылдар, тұяғы алыс жолға жарамағандықтан сиыр малын өсірмеген, өгізді күш көлігі ретінде пайдаланбағаны айтылған [4, с. 11-12].

Қазақ халқының күш көлігі ретінде кең қолданылғаны – түйе болған. *«Алты айлық жолға арымас, атан деген көлік бар»* деген сөз түйенің күштілігін, ауыр жүкпен ұзақ жүріске шыдамдылығын сипаттайды. Түйе түлігі шаршауды білмейтін, оның үстіне күй талғамайды. Қазақ елінің негізгі бөлігі түйені көш кезінде және жартылай көшпелі шаруашылықта пайдаланған. Түйе – аттың орнын ауыстыратын ең тиімді жануардың бірі. Қарапайым шаруа түйені ет және сүт өндіруде, салт мініске, жүк тиеуге, жер жырту, арбаға не шанаға жегу арқылы кеңінен қолданды [165]. Мысалы, оңтүстік аймақтың қазақтары шөпті түйеге артып та тасыған. Сол аймақтың қарттарының айтуынша, арбаға сыйған шөпті бір түйенің үстіне де сыйдыруға болады [I]. Әрине, ол үшін жуас түйені пайдаланғаны анық.

Себебі жуас түйені шөгеріп, қомның үстіне екі жақтап, әбден тығыздап арқанмен байлаған. Сонымен қатар шыңырау құдықтан суды тартып шығару, шығыр айналдыру сияқты алуан түрлі жұмыстарға пайдалануға үйретілген. Мысалы, қарақалпақ халықтары түйені негізінен шығыр айналдыруға пайдаланған, ал Әмудария сағасында мекен еткен түркмендер қазақ халқы сияқты көш барысында жүк артылатын көлік ретінде өсірген [166, с. 207].

Түйе ежелден шөлді-тұзды аймақтардың табиғат жағдайларына жақсы бейімделген, аптап ыстықтарда апта бойына сусыз тіршілік ете алатын бірден-бір түлік. Қазақ халқы түйе түлігінің тазақанды екі түрін *айыр өркешті* және *нар түйені* өсірген [167, с. 21].

Айыр түйенің (бактриан) жүні қалың болғандықтан суыққа төзімді келеді. Сондықтан Қазақстанның солтүстік, оңтүстік шығыс аймақтарында кеңінен пайдаланады. Нар түйенің жүні тықыр, аяқтары сидиған ұзын, жалғыз өркешті болғандықтан Қазақстанның оңтүстік, батыс аймақтарында осы тұқым көп өсірілген [168].

1893 жылы әйгілі швед ғалымы Свен Гедин (Хедин) түйеге қатысты: «Түйелер негізінен жуас, жақсы шабады, делбеші үстінде жайбарақат отыра алады, бірақ бізге кейде өз жолымен жүруге тырысатын қиқар түйе кездесетін. Тізгінді ағашқа байлап, мұрын шеміршегі арқылы өткізеді, осылайша қатал әдіспен үлкен түйені бағындырады», – деген [53, с. 46]. Бұл жерде автор «тізгін» деп түйенің бидасын, «тізгінді ағашқа байлап» деп түйені басбілдіру үшін салатын мұрындықты айтып тұр.

Түйені көлік ретінде адамдардың ерте кезден пайдаланғандығын петроглифтердегі түйеге жегілген арба бейнесінен, қола дәуірі және ерте темір дәуірі қорғандарынан арбаның бөлшектері мен бүтін түрде табылуы айғақтайды. Орта Азия территориясындағы екі дөңгелекті арба петроглифтері көптеген еңбектерде қарастырылады.

Е.Е. Кузьминаның зерттеулерінде II мыңжылдықтың соңына жататын Орталық Қазақстанның ежелгі елді мекендер мен жерлеу орындарында табылған түйе малының сүйек қалдықтары алғаш шаруашылықта қалыптасқан көлік малы ретінде қолданғаны жөнінде айтылған [169].

VII-VIII ғасырлардан X ғасырға дейінгі кезеңдерге жататын Баянжүректік екі жеңіл арбаның бір-бірінен ерекшелігіне олардың күймелерінің құрылысы жатады. Біреуі тік бұрышты болып келсе, екіншісі сфералық, яғни кішкене киіз үй тәріздес. Біреуінде арба өгізге, екіншісінде түйеге жегілген [25, 182 б.].

Оңтүстік Қазақстанның Қаратау, Құлжабасы, Тамғалы, Байқоңыр петроглифтерінде арбаға екі немесе бір түйені жеккен петроглифтері кездеседі. Аталмыш кешендерде атпен бірге түйе культі дамыған.

М.К. Қадырбаев пен А.Н. Марьяшевтың пайымдауынша, Қаратаудың жартас суреттеріндегі түйе бейнелері бірқалыпты кейіпте кескінделіп, көріністің негізгі кейіпкері ретінде орталық бөлікте орналасқан. Мұндай көріністерде көзілдірік тәріздес белгілердің кездесуі ежелгі арбалар кезеңіне жататындығын айғақтайды [130, с. 177].

Көшпелі ортада киіз үймен және барлық тұрмыстық және шаруашылық бұйымдарымен бірге көшу үшін көлік күшін пайдаланған (Қосымша Ә, сурет Ә1, Ә2). Мұндайда әлеуметтік жағдайына байланысты бір отбасына жүк артатын бірнеше және мініс көліктері қажет болды. Көлік малы бар (түйе мен жылқысы көп) ауылдар алысқа қиындықсыз көше алды. Ал көлік жеткіліксіз болғанда жүкті бірнеше рет қатынап тасуға да мәжбүр болған. Мәселен, «*тасымал*» деп аталатын бірнеше мәрте тасып көшу тәсілін тек жақын аймақтарға көшуде ғана қолданған. Көш барысында көлік үнемі жеткілікті болмаған. Кейде ауылдың көлігі жеткілікті болған жағдайда, ең алдымен, жағдайы бар, ауқатты отбасын және жасы мен жолы үлкендерді алдымен көшіріп, соңынан жағдайы төмен, кедей-кепшіктерді көшіріп алып келу үшін сол көліктерді жіберіп отырған. Таулы «жайлауға» көшу кезінде бір киіз үйдің бөлшектерін екі немесе үш түйеге артқан (Қосымша Ә, сурет Ә3). Ал, солтүстік аймақтағы көшпелі қазақтар киіз үй бөлшектерін өгізге жегілген екі дөңгелекті арбаларға тиеп, көшіп отырған [170, с. 31]. Егер бір руда бес түйеден кем болса, ауыл көше алмаған [171]. Тауар тасымалдау үшін де түйе малы төзімді «көлік» болып табылады. Себебі түйе малы шөл далада жүруге төзімді, суға, шөпке шыдамды, құмайт жерлерде жалпақ табаны жүруге қолайлы. Түйені көбінесе, керуен жүгін тасуға пайдаланған. Түйе малын жүк тиеуге біртіндеп үйретіп отырған. Керуен кезінде түйелер бір-бірінің артына тізбектеле жүрген (Қосымша Ә, сурет Ә4).

Түйе көлігі ауа райының бар жағдайына, ұзаққа жүруге де төзімді келеді. Мысалы, қазақ даласында XIX ғасырда ашылған зауыттардың барлық ауыр жүктері түйемен тасылған [7, 129 б]. Күш көлігімен жүк тасушыларды қазақтар *«кірекеш», «кірелеу», «кіре тартушы», «түйекеш»* деп атаған. Кірекештер күш көлігі түйеге теңдеп артып немесе жыл маусымның түрлеріне қарай арба немесе шана жегіп, жәрмеңкеге немесе қаланың сауда орталықтарына жүктерді тасыған. Кіреші болып негізінен аздаған малы, түйе мен ат көліктері, арба мен шаналары бар адамдар жалданған. Олар көрші елді мекендердің орналасқан аумағын, жер жағдайын, өзен-көлді аймақтар мен жолдарды жақсы білген. Сонымен қатар ауа райын жақсы болжай алған. Кірекештер үшін жүк жеткізу оңай жұмыс болмаған. 12-15 пұт жүгі бар түйе құмды-шөлді жерде 1 сағатта 3-3,5 км, күніне 30 км жер жүрген. Түнде түйенің көзі нашар көрген, ал аптап ыстықта жүру қиын болғандықтан керуен демалған. Кірекештер тек жүк жеткізуді ғана емес, түйе күтіміне де қараған [14]. Кірешілердің міндетіне, алған заттарын сол қалпында сақтап, белгіленген жеріне жауапкершілікпен жеткізу жатқан. Осыған қатысты Н. Гродеков: «көпестер керуенбасының қатысуынсыз қазыналарын көршілер арқылы жібере алады. Қазыналарын аттандыру алдында көпестер мен кірешілер немесе керуенбасымен бірге қазыналарының саны, жеткізіп беру уақыты және ақысы жайындағы міндеткерлігі туралы жазбаша қолхат жазысып алмасады», – деген пікір қалдырған [65, с. 138].

Қазақ шаруашылығында түйе малы оңтүстік пен солтүстік елді мекендер арасындағы сауда-саттық қатынастарының дәнекері есебінде үлкен пайда

әкелген. Түйе түлігі қазақтар үшін қадірлі мал болды. Керуен жолының бойында орналасқан елді мекендегі қазақтар арасынан түйені көпестерге, шөл далада жүк таситын керуеншілерге жалға беретіндері болған.

Керуенге түйе қосумен керуенбасылардың да айналысқаны, жүздеген түйені керуеншілерге сату үшін арнайы өсіретін бай қазақтар да кездескені жайлы да мәліметтер бар. Керуендегі түйелерде жолға салып отыратын қазақтар *«шапарлар»* міниіп, олар керуенбасыға бағынған. Алыс жерден, астықты қалалардан азық алып қайту мақсатымен шығатын, жаз соңында кетіп, қыста қайтып оралатын түйе керуені – *ақшом*, ал оны басқарушы адам *ақшомшы* – деп аталған [172, с. 120].

Е. Смирнов: «Қазалы, Перовск, Түркістан, Шымкент уездері қазақтары арасында жүк тасушылық кәсібі ерекше дамуы бұл өңірде түйе малының көптігімен байланысты. Ертеде бұл кәсіппен шөмекейлер айналысып, Орынбор және Сібір мен Бұхара, Хиуа аралығын жалғайтын керуен жолдарында жүк тасыған, кейін бұл кәсіпті игеруге Кіші және Орта жүздің басқа да рулары қосылды. ...Арбаға қарағанда түйемен жүк тасу тиімдірек болды, ауыр жүк артылған түйе керуені қамысты да, ойлы, төбелі, шөлді, құмды жерлермен де жүре алған», – деген [173]. Е. Смирновтың ойынша теңді дұрыс артса, бір түйе 40-тан 50 пұтқа дейін жүкті таси алады. А.П. Смирнов болса, қазақ жерінің Түркістан, Сібір, Орынбор өлкелерінде сауда-саттық айырбас түрінде дамып отырғандығын көрсете келе, қазақтардың жүк тасушылық қызметке өз түйелерімен жалданып отырғандығын айтқан. Жүк тасушылар немесе керуеншілер өздерінде түйе болмаған немесе жетіспеген жағдайда қосымша басқа түйелерді жалға алып отырған [174].

Жүк тасымалдау үшін көбінесе, *екі өркешті түйе* малын және *бір өркешті нарды* жалдаған. Екі өркешті түйе – 18-20 жылға дейін, ал бір өркешті – 25 жылға дейін қызметке жарамды [175, с. 29].

Бір түйеге салмағына қарай 150-200 кг (1 пұт – 16 кг), ал қаны толысқан, сүйегі қатқан 8-10 жастағы түйеге 250-300 кг жүк артқан. Бай отбасының көшу үшін жүк санына қарай 10-12 түйе, әлеуметтік жағдайы орта отбасы үшін 4-6 жүк көлігі, шаңырақтағы адам санына қарай 2-6 міниіс көлігі қажет болған. Ал, Сыр бойында түйе міниіс көлігі ретінде де, жүк көлігі ретінде де міндет атқарса, ал Тарбағатай, Қарқара өңірінде көш кезінде түйені тек жүк көлігі ретінде ал, Қара Ертіс даласында әйелдер түйені міниіс көлігі ретінде пайдаланған [162, 155 б.]. В. Бауманның мәліметі бойынша, нар түйе алыс сапарға шыққанда 320 кг жүк артса, ал жақын қашықтықта 480-640 кг. дейін жүк көтерген [175, с. 14].

А.К. Гейнстің «Собрание литературных трудов» атты еңбегінде көш барысында бір түйеге 16 пұт жүк артылатынын, түйелердің ішінде ең мықтысы ғана 22 пұттан 25 пұтқа дейін жүк тасымалдай алатынын айтқан [67, с. 154-155].

А.И. Добросмыслов Торғай облысы бойынша жүргізген зерттеулерінде ең төзімді күш көлігі бір өркешті нар деп көрсеткен. Бір өркешті түйе алыс қашықтыққа 16-20 пұттан 24 пұтқа дейін жүк көтерген. Жазды күндері 60

пұтқа дейін көтерген түйелер кездескенін айтқан. Қысты күндері, әсіресе жаңбырлы күндері тәулігіне 35 пұт артқан. Жегін әбзелдері мықты нар түйелер 60 пұт, ал қарапайым жегін әбзелдерімен 50 пұтты тасымалдаған [68, с. 252]. С.С. Здзеницкий бойынша, XVIII ғасырда бұқаралық саудагерлер мықты деген түйенің өзіне 15-16 пұттан артық жүк салмаған, алыс жолдарда түйе күшін үнемдеу үшін әлсіз түйелерге шамамен, 10 пұттан артық жүк артпаған. 4-5 жастағы түйеге жеңіл жүк артқан, жүктің салмағы шамамен, 4-5 пұтты құраған, кейін жүктің салмағын 12-22 пұтқа дейін жеткізген. 5-6 жастағы түйе ұзақ керуен жолына жараған [80, с. 13]. Кейбір мәліметтерге сүйенсек, үш жылдық түйе 5-6 пұт жүк көтереді. Зерттеушілер түйелер жақын қашықтыққа 40 пұтқа дейін жүкті көтеріп, жеткізетінін жазады [176, с. 155]. Сонымен қатар он жылқының терісінен немесе бес биенің терісінен істелген сабаларды ас кезінде, той-тұмалақта және тағы басқа іс-шараларда тасымалдаған (Қосымша Ә, сурет Ә5, Ә6).

Х.А. Арғынбаевтың мәліметі бойынша, төрт жастан асып, әлденіп болған түйелерді ғана ауыр жүк артуға, арба, шанаға жегуге үйреткен [11, 95-96 б.].

Поляк суретшісі Бронислав Залесскийдің «Қазақ сахарасына саяхат» атты кітабында түйе жай уақытта 650, кей кездері 720 фунтқа дейін жүк көтеретінін жазған. Ол өзінің берген өлшемі бойынша 1 фунт – пұттың 1/40 бөлігі немесе шамамен, 409 граммға тең деп берген. Түйенің адымы үлкен болғанымен, күніне 70-80 шақырымнан артық жер жүре алмайды. Ал жүк артылған түйенің жүрісі 60 шақырымнан аспайды [51, 81 б.].

Жоғарыда айтылған еңбектер түйенің күш көлігі ретінде көлік қызметін айғақтайды. Қазақтардың нар түйенің күшін бағалағанын *«Нар жолында жүк қалмас»* мақалынан көре аламыз. Қазақ халқының *«қара нардай күшім бар»* деген теңеуінің нардың мініс көлігі ретіндегі кең қолданысына байланысты туындағаны айғақ.

Түйелерді егін шаруашылығымен айналысатын қазақтар егін жинау кезінде тиімді пайдаланған (Қосымша Ә, сурет Ә7). Түйе тұқымына және астықтың көлеміне қарай шамамен, 32 астық бумасын көтерген. Бір түйе 40 бумаға дейін көтере алған.

Түйе малын тауар, тұрмыстық және шаруашылық бұйымдарымен қатар, ауыл, аймақ арасында пошташы (жасауыл, поштабай) мініс көлігі ретінде пайдаланған. Пошташы ұғымы XX ғасырдың бас кезінде қазақ халқының арасында орныға бастады. Пошташылар көбінесе, нар түйеге, атқа мініп ауыл-аймақ арасында хат-хабар тасушы шабарман қызмет атқарған. Пошташылар бұл қызметке келерде өз түйесімен немесе аттарымен байланыс тораптарына шабарман болып кірген. Пошташылар түйені көбінесе жақын аралықтағы елді мекендер арасында көлік ретінде пайдаланған. Түйе малын арбаға немесе шанаға жегу барысында қолданатын әбзелдер жылқы әбзелдеріне ұқсас келген (Қосымша Ә, сурет Ә8).

А.И. Добросмыслов жүк артатын түйенің жабдықтарын: белдік, үркештік, жазы және ашамай сияқты бөліктерге бөліп қарастырған [69, с. 31-

32]. А.У. Тоқтабай өз еңбегінде түйенің көлік тұрмандарына: белдік, жазы, жазы ағаш, бауыр киіз, арқан, ашамай және теңжіп деп бөліп көрсеткен [167, 26 б.]. Жазы – айыр өркешті түйеге міну және жүк арту үшін қолданылған әбзел.

Нар түйеге жүк арту немесе міну үшін салынатын ағаш әбзелдің бір түрі ол – *қатеп*, ал айыр өркешті түйеге міну үшін жазы қолданылған. Нардың өркешінің қырына тимейтіндей етіп орналастыратын бұл әзбел түйенің жонына түсетін салмақты тепе-тең бөліп тұрады. Сөйтіп, түйенің жүріп-тұруына ешқандай кедергі келтірмейді. Қазақ этнографиясының көптеген салалары бойынша құнды еңбектер жариялаған Әбубәкір Диваевтың мақаласында қатептің артқы қасына жалғастыра құйрықтың астына кіріп тұратын құйысқан деп аталатын бөлігі болатындығын айтқан. Қатептің артқы қасын Маңғыстау қазақтары саруана десе, Ә.Диваевтың еңбегінде ариуана деп аталған. Автордың «Несколько слов о киргизском хозяйстве» атты мақаласында Сырдария облысы Перовск уезінің Жаңақорған болысының басшысы Абдулла Ниязовтың мал шаруашылығына қатысты айтқан мәліметтерін ашып көрсеткен [71, с. 80]. Мақалада бір өркешті, таза нәсілді, тықыр жүнді, суыққа шыдамсыз, ыстыққа, шөлге шыдамды ұрғашы түйе– *аруана* малын көлік ретінде қолданбағанын айтқан. Қазақтарда нар мен атан түйені көлік ретінде пайдаланған. Әбубәкір Диваевтың бұл мақаласы түйені көлік ретіндегі қызметін ашуға негіз болады.

Түйе әбзелінің құрлымы жағынан қатепке жақын ауыт деп аталады. Ауыт қатеп сияқты нарға жүк арту, салт міну үшін ағаштан жасалып, үстіне салынатын ашамай немесе ыңыршақ сияқты түйе әбзелі [172, 92 б.]. Қазақтың дәстүрлі түйе шаруашылығында қатепті негізінен Қазақстанның батыс өңірлерінде қолданса, ауытты Қызылорда (II), Ақтөбе (III, XXII), Атырау (IV), Маңғыстау (V) және Түрікменстан (VI) мен Қарақалпақстан (VII) қазақтары тілінде қолданылды.

Бір өркешті және қоспақ өркешті түйелердің өркештеріне жүк салмағы түспес үшін ағаштан жасалатын әбзелдің бір түрі – ашамай деп аталады. Ашамайға қатысты зерттеуші Ә. Жақыпов өзінің түсіндірме сөздігінде мындай дерек келтіреді: «Ашамай – нардың немесе нарға жақын қоспақ түйенің өркешіне жүк салмағын түсірмей тұратын ағаш. Сом ағаштан шауып істелген екі жақтау, ол екі жақтаудың басын бір-біріне қашап айқастырады да шегелейді. Мұны ашамайдың басы дейді. Ашамайдың артқы басы да осындай екі ағаштан айқастырылып жасалады. Алдыңғы баста екі-екіден төрт жерден, артқы баста да екі-екіден төрт жерден тесілген шабақ орны бар, оған төрт шабақ өткізіледі, шабақтардың ұзындығы жарты метр шамасы, нар түйенің өркешінің тұрқымен шамалас болады. Ашамайды нардың өркешінің үстіне бастыра, аттың ері сияқтандырып кигізген кезде, ашамайдың алқымы жазының екі жақ шыбығын қабады: ердің оқпаны сияқты ашамайдың оқпаны да нардың өркешіне тимей, арасына қол сиятын боп тұрады. Түйенің үстіне артқан жүк салмағы ашамайға түсіп, ашамайдың салмағы жазының шыбығына түсіп, жазы шыбығының салмағы жабдықпен қалыңдатылған

күйде түйенің жонына көлбей түсіп, түйенің (нардың) өркешіне түк салмақ сезілмейді» [172, 93 б.]. Демек, әбзелдің атауы ағаштан айқастырылып жасалуынан шығып отыр. Негізінен о баста түйеге жүк арту үшін пайдаланғанын аңғарамыз, қазіргі таңда ер баланы мініске үйрету үшін атқа салатын ер мағынасында қолданып кеткен. Яғни, түйе әбзелі ашамай жүк көлігінен, мініс көлігі ат әбзеліне айналып, жас балаларға арналған қарапайым ағаш ер түрі пайда болған. Бірақ ашамай атауы Қазақстанның шығыс аймағында, Семей өңірінде жауыр түйеге арнап жасалған әбзел деген пікір әлі де айтылып келеді (VIII). Жалпы айтанда ашамай, ауыт, ыңыршақ, ершік тәрізді түрлері көшіп-қонуда, жүк тасымалдауда, кіре тартуда үлкен қызмет атқарған. Жазы, ашамай, қатепті орнықтырып бекіту үшін арналған қосымша айыл сияқты әбзелді қолданады.

Түйені екі және төрт дөңгелекті арбаға жегілуі ұқсас болып келеді. Олар негізінен *бүкпе жіп* деп аталатын алдыңғы өркешке кигізілетіндей етіп жасалған қос арқанның көмегімен жегіледі [177, 265 б.]. Қос арқанның бірі алдыңғы өркештің алдыңғы жағына, екіншісі тарқы жағына келетіндей кигізіледі де, арқандардың ұшы арбаның жетек ағашына байланады. Кейде екінші арқан артқы өркештің артына келтіріліп те қолданылуы мүмкін. Бір өркешті нарды жегу де дәл осылай жүзеге асырылады. Ауыр жүк тарту үшін бүкпе жіптің астына қалың, әрі жалпақ етіп төсеніш салынады. Түйеге жүк артарда жайма қап қолданылған. *Жайма қап* – өркештерінің арасын тегіс етіп тұратын төсеніш құралы. Жүк артқан кезде жайма қап артылған жүктің қозғалып кетпеуін, орнықты тұруын қамтамасыз етеді. Түйенің өркешіне жүк батпас үшін жайма қап секілді қызмет атқаратын шомды пайдаланған. Шомдау әдісіне байланысты Ғ. Себеповтың келтірілген дерегі бойынша, ең бірінші түйе өркешін көлемді киізбен орап, екі жағын сырықпен қысып, ұштарын жіппен тартып байлап қомдап тастайды, қомдау әдісінен кейін, жүк батпас үшін шомды орналастырады [168, 686 б.]. Бұл жабдықтар түйе арқасының үйкеленіп жарақаттануынан сақтайды, әрі өркештерін ауыртпайды.

Ертеде көш кезінде түйенің үстіне *өбек* деп аталатын шағын үйшік орнатқан. Өбекке бесікке бөленген бала, бала-шағаларды, ауру-сырқау, қарт адамдарды жайғастырған. Өбек төсегін аттың үстінде де орнатқан. Ат үстіндегі өбек төсегі «Қозы көрпеш – Баян сұлу» ғашықтық жырының өлең жолдарында кездеседі. Жіліншігі зақымданған Қозыны өбек төсекпен алып жүргені:

...Үзілген Қозыекеңнің жіліншігін
Тауасар, Жандос таңды қолыменен.
Жасатып ат үстінде өбек төсек,
Алып жүрді көште оны сонымен, – деп жырланады [178, 43 б.].

Н.Г. Хлудовтың көркем туындыларының бірі «Салтанатты көш» картинасында түйеге жабылған сәнді жабулар түйенің әбзел-тұрмандарының айрықша сәнді екеніндігін көрсетеді (Қосымша Ә, сурет Е7). Түйеге жабылған шашақты жабуы, жазының сәндік үшін тігілген бөлігі - жабазысы, асмалдық, көш сырмақ, кежім, қуырша кілем, нар кілем бұйымдары ерекше

көштің сәнін кіргізіп тұрған. Әлеуметтік жағдайы жоғары бәйбішелер мен қыз-келіншектері сәнді киімдерін киіп, жуас жорғалар мен аяңшыл биелерге мініп, көш барысында жүк артылған түйенің мойнына асатын немесе басына қадайтын жібек шашақты ызба аспа асмалдықты қолданған. Мысалы, қуырша кілемді Қазақстанның батыс өңіріндегі қазақтар алуан ою-өрнектермен түксіз тоқыған. Қуырша кілемді ұзатылған қыздың жасауын немесе қалыңмал жөнелтілгенде сәнін келтіру үшін қолданылуы мүмкін. Ал жабазы жабдығы жылқы түлігіне қатысты да қолданылады. Сонымен қатар жабазы жабдығы көш кезінде түйе көлігін сәнге келтірген.

Дерек берушілер, жазба деректер, зерттеулер қатары мәліметтеріне сүйенсек атпен, түйемен апарып жерлеу 1970 жылдары қолданыстан шыққан [179, с. 192]. Әрине, түйе мен аттың бұл қызметін техниканың кең қолданысқа енуі ауыстырған. Қариялардың қартайғанда о дүниелік өмірге аттануға қатысты әңгімелерін тұспалдап «түйе қарап кетсек» деп жеткізуі, байырғы қазақтардың өлікті түйемен апарып жерлеуімен байланысты.

Түйені күш көлігі ретіндегі қызметінің қолданыс аясы, сол өңірдің дәстүрлі шаруашылығымен, тұрмысындағы ерекшелікпен байланысты. Маңғыстау, Үстіртте құрылыс ісінде, баспана салуға, бейіт тұрғызуда, құлпытас, қой, қошқартас, сандықтастар қоюға, құдық шегендеу мен аузын көтеруге, астау қоюға теңіздің қиыршық тасын, ақ тасын кеңінен пайдаланған. Тасты өңдеуге және өңделген тасты жеткізуге түйе көлігі қолданылған. Ал шөлейт өңірлерде дұңшелекпен алыстан ауызсу тасуға, мұнайлы өңірлерде жермайын тасуға түйе мен атты пайдаланған. Дұңшелек – үлкен көлемді, ағаштан ойылып немесе құрастырылып жасалып, сырты тері немесе темірмен бекітілген, сұйықтық құюға арналған ыдыс. Дұңшелекке ұзын сырық ағашын өткізіп, оны атқа немесе түйеге артып су тасыған.

Ал, информаторлардың айтуынша түйе малын көп өсірген Арал өңірінде түйені Аралға, Қамыстыбас көліне балық аулауға қайық апаруға, ау тартатын шығыр қоюға пайдаланған. Патша үкіметінің бұйрығымен Орынбор-Ташкент теміржолы тартылатын тұста, теміржол ғимаратын салу барысында, Қамыстыбас көлінің маңынан үлкен шиқыр тастар тасымалданған. Осы тасымалдаған үшін орыс әкімшілігі қарапайым халыққа ақысын төлеп отырған. Осы тастардың арқасында бой түзеген ғимараттар әлі күнге дейін бұзылмай сақтаулы тұр. Арал теңізінен 20, Шөміштікөл көлінен 30 шақырым жерде орналасқан табиғи тас өнетін Тастүбектен, Ақбай елді мекеніндегі Ақирек тауынан өнетін тастарды үйдің еденіне, құдық шегендеуге қолдану үшін де түйемен тасыған (IX). Сондай-ақ, аралдықтар түйені сексеуіл, дүзгенді отын ретінде қолдануға, құдық шегендеуге тасығанын айтады. 1 құдықты дүзгенмен шегендеу үшін 150 түптей дүзген алынып, оны 4-5 түйенің күшімен тасыған екен (X). Ал Батыс Қазақстанда Аралсор көлінен шығатын тастарды, орман ағаштарын тасуға түйенің көмегіне жүгінген.

Қорытындылай келе, түйенің көлік ретіндегі бейнесі, ерте замандардан-ақ Еуразия жерінде мекендеген көне тайпалардың тұрмысы мен

шаруашылығына етене енген десе болады. Еуразия даласында, оның ішінде Қазақстан территориясында дәстүрлі көлік жүйесін құраған түйе малы туралы деректердің мол болуы, оларды қазақ халқы тұрмысында иемденген тіршілікқамы жүйесінде маңызды орын алғандығымен байланысты [180, p. 500]. Түйе, тұрмыста шаруашылық бағыттағы жұмыстармен қатар, қазақ халқы үшін рухани, дүниетанымдық түсініктермен, діни-ғұрыптық шаралармен тікелей астасып жатқанын байқаймыз. Қола және ерте темір дәуіріндегі көне тайпалардың өнеріндегі түйе бейнесі әлі күнге дейін басы ашық мәселе екендігі анық. Петроглифтердегі суреттермен сабақтастырыла қарастырылуы бүгінгі таңда өзекті болып отыр. Еліміздің тұрғылықты халқы ықылым заманнан бері түйе шаруашылығымен айналысып, төрт түліктің ішінде түйе малын байлық ретінде, азық ретінде, сонымен қатар көлік ретінде де қатты қастерлеген. Жоғарыда айтылған мәліметтер түйені күнделікті мінуге, көші-қон кезінде, сауда керуендері үшін, тұрмыстық қажетті өтеу үшін күш-көлік ретінде кеңінен пайдаланғандығын, түйе күшінің адам қызметін жеңілдеткенін айғақтайды.

Мініс көлігі. Еуразия даласында мекендеген қазақ халқының өмірінде жылқы малы ерекше орын алады. Жылқы – көне замандардан бері көшпелі түркі тілдес халықтарының қоғамдық-экономикалық дамуына үлкен рөл атқарып келе жатқан төрт түліктің бірі. Байырғы тұрғындар үшін қарым-қатынас көлігі ретінде жылқы саналған. Жылқы қазақтың дәстүрлі дүниетанымында, шаруашылығында ерекше орын алады. Ерте кезеңнен бері жылқы қазақ өмірінде негізінен салт мініске қолданып келген. Жылқыны XIX-XX ғасырдың басынан күнделікті тұрмыста салт мінуге, мал бағуға, жүк тасуға, көші-қонда, шаруашылықта пайдаланған (Қосымша Ә, сурет Ә9). Қазақ халқының арасында атты мініс мінумен қатар, оны арбаға жегу, шанаға жегу үрдісі жақсы дамыды.

XIX ғасырдың орта шенінен бастап қазақ халқының отырықшылыққа бет бұрып, арбаның көбеюіне орай ат жегу, жүк тарту жұмыстарына жылқы малы кеңінен пайдаланды [181, 207 б.].

Салт мінуге – ұзақ жүруге шыдамды, желісі жайлы аттарды таңдаған. *Арба-шанаға* жегуге үйретілген ат – төзімді, мінезі сабырлы, күшті, үрікпейтін болған. Арба-шанаға, сүйреткіге жегуге, үйретуге әдетте піштірілген (тарттырылған) жылқы таңдалған (Қосымша Ә, сурет Ә10). Арба-шанаға жегілетін жылқы малы жөнінде Есет бидің (XIX ғасыр):

«...Ер қолынан мал кетсе,
Арбадан үркіп жаман ат,
Ер салдырмас мал бітсе...» – деген сөзі бар [182]. *«Арбадан үркіп жаман ат»* деген сөз бас білдірілген, үйретілген, үрікпейтін, арбаға жеккенге көнетін жақсы атты меңзейді.

Х.А. Арғынбаевтың қазақ халқының шаруашылығына байланысты берген мәліметі бойынша арба, шанаға үйретілген жылқылар қатарына салт мінуге әлдеқашан үйренген 4-5 жасар атттар мен қысыр биелер жатқан [11,

93 б.]. Ол үшін алдымен мойнына қамыт кигізеді, кейін арбаның жетек ағашына әбден дағдыландырады.

В.Ф. Зайберттің зерттеулері бойынша, жылқыны алғаш қолға б.з.д. IV мыңжылдықта Солтүстік және Орталық Қазақстан даласында үйрете бастаған [136, с. 24]. Ең алғаш қолға үйретіп, мініс, күш көлігі және соғыс кезінде жауынгерлік көлік ретінде пайдаланған.

XIX ғасырда таулы аймақтардан басқа елді мекендердегі отырықшылар екі дөңгелекті арбаны атқа жеккен. 1 ат жол жағдайына байланысты 20-дан 50 пұтқа дейін жүк тасымалдаған [80, с. 6, 250].

Пошта қызметінде жақын қашыққа хат хабарды түйемен жеткізгенін жоғарыда айтып өткен болатынбыз. Ал ұзақ жерге қосарға бір ат алып күндіз-түні тынбай жүретін пошташыларды – «үкілі пошта» деп атаған [183, с. 79]. Мысалы, пошта тасушылар күніне атпен 200 шақырым жүріп, Орынбордан Ташкентке дейін барып қайтар жолы 18 күнді құраған. Уақыт өте келе әкімшіліктен қолдау тауып, пошташы қызметі кәсіптің бір саласына айналған. С. Жантөриннің айтуынша, Орск-Қазалы-Ташкент жолдарында пошта тасу үшін ат көлігін пайдаланған [184]. Байланыс тораптарына өз аттарымен шабарман болып кіруі қазақтар үшін кәсіптің жаңадан бір саласына айналған.

Қысқа жолды қамтитын ат шаптырым жерден бастап, күншілік жерді, ұзақ жолды атпен жүріп игерген. Аттың жол бағындыру мүмкіндігі мен шапшаңдығы түйеге қарағанда басым болған. Аттың ұзақ жолға төзімділігі, аттың қашық жолды бағындыруы туралы жазба деректер бір-бірін толықтырады. Ол аттың жүру мүмкіндігін: «бірнеше апта үстінен ер түспеген күннің өзінде тәулігіне 100 - 120 шақырым жол жүре береді», – деп бағалаған [51, с. 81]. Б. Залесский бұл сөзінде тәулікті емес, сағатты айтып тұрғанын түсіну қиын емес. С.Белинскийдің «Киргизское коневодства в Семиреченской области» атты мақаласында қараша айында табыннан алынған жылқы 16 сағатта (кемінде 2 сағат жылқыны жемдеу мен тынығуға кеткен) 115-120 шақырым жерді шауып өткенін келтірген [185, с. 10].

Қазақ жылқысы өзіндік шыдамдылығымен және ерекше жылдамдығымен бағаланған. А. Тоқтабай жазба деректерге сүйене отырып, тарантасқа жегілген екі ат 1947 жылы Орда ауданында бір тәуліктің 24 сағатының 19 сағаты демалыссыз, 5 сағат демалыспен 270,9 км. жол жүріп өткен жөнінде жазады [181, 211 б.]. Кейбір деректерде қос ат тәулігіне 292 км. жол жүргені көрсетілген [186]. Бұл деректегі екі аттың қатар жегілуі, яғни екі аттың күшінің бірігуі жол бағындыру күшін жеңілдететіндігіне меңзейді. Ғалымның айтқан дерегін нақтылау мақсатында Алматы облысы Панфилов ауылынан солтүстік-шығыс бағытта орналасқан егістік алқабына төрт дөңгелекті арбаға жегілген бір атпен 4,5 км қашықтықты 25 минутта жүріп өтілді. Ауыл ішін есептемегенде, егістікке барар жол ойлы-қырлы. Математикалық есептеу барысында аталған қашықтықты ескере отырып, 24 сағат 17 минутта 270,9 км тоқтаусыз, демалыссыз, сусыз, жеп-шөпсіз жол жүруге болады. Яғни, төмендегі кестеден көруге болады.

6-кесте. Арбаға жегілген аттың жүріп өткен ара қашықтығы.

№	Ара қашықтық	Уақыт, минут
1	4,5 км	25 мин
2	45 км	225 мин (3,75 сағат)
3	90 км	500 мин (8,3 сағат)
4	131,4 км	725 мин (12,08 сағат)
	270,9 км	1450 минут

1450 минутты 60 минутқа бөлсек 24,17 сағат шығады. 1 сағатта 60 минут бар, сол үшін 60-қа бөлдік. А.Тоқтабайдың бір тәулікте тарантасқа жегілген екі ат 270,9 км жол жүреді деген пікіріне келісуге болады. Біз жүргізген тәжірибеде екі ат емес, бір аттың күші пайдаланылды. Сол себептен де уақыттың бір тәуліктен асып кетуі әбден мүмкін.

Мініс көлігі мен жайылымдағы жылқы үйірінің күтімі бөлек болған. Мініс көлігін жолдан келгенде, жүрген жолының жақын, қашықтығына қарай ентігін әбден басқанша су, жем, шөп бермеген. С.Е. Әжіғалидың мәліметтері бойынша, мініс аты жол жүргенде жолаушылап тоқтағанда ат ағаш, мама ағашқа байланған [187, с. 138].

Атқа, атан түйеге не болмаса өгізге артылатын тасымал құралының бірі – зуза. Зуза ауыр жүкті, жаугершілік заманда жараланған жауынгерлерді, әртүрлі жарақат алған, қол-аяғы сынып өздігінен жүруге шамасы жоқ адамдарды ауыл арасына тасымалдауға, қайтыс болған адамды жерлейтін зиратқа жеткізу үшін қолданатын, көшпелі ортаның талаптарына үйлескен тасымал құралы болып табылады. А.У. Тоқтабайдың «Қазақ жылқысының тарихы» атты кітабында зузамен қайтыс болған немесе ауырған адамды ірікес-тіркес екі атпен алып жүруі Шығыс Қазақстанның таулы аудандарында тараған деп көрсетеді [181] (Қосымша Ә, сурет Ә11). Ал, орыс халқы пайдаланатын дәстүрлі «оленец» аспалы тасымал құралы зузаға өте ұқсас болып келеді [188, с. 203]. Орыстардың бұл құралы қамыттың құлақбауы мен екі аттың ершігіне бекітіліп тасымалданған. Алдыңғы аттың сауыры мен артқы аттың басына дейінгі аралық шамамен, 2 метрді құраған. Шыбықтардан тоқылып жасалған қоржын тәріздес, адам отыруға ыңғайлы құралды ойлы-қырлы жерлерде пайдаланған.

Ертеде қазақ даласында жүк тасуға, адамдарды тиісті жеріне дейін жеткізіп салуға, хат-хабар (пошта), зат тасуға арналған арбалардың аттарын айдаушы делбешісі «*атжәмші*» деп аталған. Атжәмшілер арбаға жегілетін аттардың да күтіміне жауап берген. ҚР МОМ зерттеушісі: «Қазақ жерінде 12-13 ғасырларда сауда жолында тұрған керуен сарайлары мен кіре тартатын аттарды «йам» деп атаған. Түркі тілдерінің кейбіреулерінде «и» дыбысының «ж» дыбысымен алмасуына байланысты қазақ тілінде «йам» сөзі «жам» («жәм») болып айтылып кеткен. «Жегілген аттарды айдаушы» деген мағынаны білдіретін ертедегі «жам» («жам», «йәм») сөзінен жәмші атауы

қалыптасқан», – дей отырып, «жәм» сөзі о баста қазақ жеріне моңғолдардан ауысып келгендігіне болжам жасаған [165, 343 б.].

Ат жәмшілік сияқты арбакеш, лаушылық, кірешілік, делбеші, көшір сияқты қызметтердің болуы қазақ даласында ерте кезеңнен жол қатынасын реттеудің жолға қойылғандығын, жол қатынасына байланысты маманданған адамдардың болғанын, жер жағдайын жақсы білетін топтардың тұрақты қызмет еткенін көрсетеді.

Аттың көлік ретіндегі қызметін бағалағанын қазақтың дәстүрлі құқығында билер соты кескен құн, айыпты өндіріп алу үшін ортада жүрген адамның малмен берілетін еңбек ақысы ретінде төленетін ақының *«ат майы»*, сондай-ақ, бір отбасының белгілі бір жағдаймен өздерінде болмай, мініске, көші қонға, арба шанаға жегуге, т.б. жұмыстарға уақытша пайдалануға алғанда аттың иесіне беретін ақысы да *«ат майы»* деп аталғанынан көруге болады.

Көп ғасырлық тарихы бар тау-кен ісінде қазба байлықтарын өндіру және тасымалдау үшін ең қарапайым ескі тәсілдің бірі қол еңбегін пайдаланып келді. Адамның күшімен жұмыс өнбегендіктен, уақыт өте келе кенді шығарып, тасымалдау үшін жер астында жылқының күшін пайдаланған. Шығыс Қазақстан облысындағы Зырян кен орнында XIX ғасырдың 90-жылдары кен өндірушілердің арасында «коногон» сөзі белгілі болды. «Коногон» деп кен шығару үшін аттың күшін пайдаланып, оны басқарып жүрген адамды айтқан. Алғашында кен шығарып, техниканы өгіздің күшімен айналдырып отырған. Өгіз ұзақ айналымға шыдас бермей, табаны тайып отырғандықтан аттың күшін пайдаланған.

Зыряновскіде аттың күшін пайдаланатын Кеңес Одағындағы санаулы кен орындарының бірі болған. Құрамында сегіз вагон-арбасы бар бір ауысымда екі ат жұмыс істеген. Жер астында күш көлігі қызметін атқарып келген аттарға ерекше күтім жасалған. «Жұмысшы» аттарға жем беру, суару және тазалау күнделікті жоспар бойынша міндеттелген. Шамамен, тәулігіне бір жылқыға: 10 кг дейін шөп, 1-2 кг кебек, қалағанынша су және жалайтын тұз беріліп отырған. Оларды жер бетіне жылына екі рет, көзін байлап, күн батқанша шығарып отырған. Міндетті түрде мал дәрігері қадағалап отырған.

Жылқылар да адамдар сияқты бір ауысыммен жұмыс істеген. Олардың барлығы жуас, ақылды, әрі жұмысқа бейім келген. Жер астында, күннің көзіне шықпай, алты жылдан астам шалшықты жерде жүргендіктен әсіресе, аяқтары жарамай қалған. Олар көбінесе, ревматизмге шалдыққан. Уақыт өте келе көздері көрмей қалсада, жұмыс аяқталғаннан кейін рельстің бойымен, жарықсыз атқораға дейін жолын тауып баратын қасиеті болған [189].

Әсіресе, Ұлы Отан соғысы кезінде шахтаның «жұмысшы» аттарының маңызы артты. Өндірілген кеннің 80 %-ы қолдың күшімен жиналса, кенді тасу үшін аттың күшін пайдаланды. Біздің ойымызша, аталмыш уақытта жылқыны күш ретінде пайдалану ұқсастықтары РКФСР Алтай өңіріндегі кен өндіру шахталарында да қолданылған.

Жылқыларды шахтадағы кен шығару жұмысына үйрету үшін 10-15 ауысыммен кемінде екі «коногон» айналысқан. Бір атты үйрету үшін «коногондардың» құны 200-250 рубльды құраған [190, с. 43-52].

1960 жылдары «коногон» мамандығы, «жұмысшы» ат терминдері толықтай жойылды. Қазіргі таңда, әрине, кен шығару үшін аттың күшін пайдаланбайды. Себебі, заманның талабына сай арнайы техника дамып, шахташылардың жұмысы әлде қайда жеңілдей түсті.

Өткен ғасырдың екінші жартысына дейін күнделікті тұрмыста атты салт міну, жүк тасу, шаруашылықта пайдалану, арба, шана, күйме сияқты көлік түрлеріне жегу және тағы сол сияқты жұмыстарға қолданылуы артқан. Басқа да түркі халықтары, соның ішінде өзбектер де атты арбаға жегіп күнделікті тұрмыста қолданған. Өзбектер арбаны негізінен «арава» деп атайды [191, с. 130].

Қазақтың «жақсы ат – көлік, жаман ат – өлік», «жүйрік ат – бірде ат, бірде қанат» деген мақалдары мініс көлігі үшін таңдалатын аттың қасиетін аша түседі. Ат ерте кезден, бүгінгі күнге дейін мініс көлігі ретіндегі қызметінің маңызын жойған жоқ.

Есектің қызметін қолдану. Қазақ жерінің отырықшы аймағында көлік ретінде қолданатын қолжетімді көлік саналатын жануардың бірі – есек. Қазақта «есек барға саналса да, малға саналмайды» деген сөз бар. Қазақ халқы есекті төрт түлік малына қоспаған, етін жемеген, сүтін ішпеген «Есектің күші адал, сүті арам» деген сөздер ел арасында бекер айтылмайды.

Орта Азия территориясында көп таралған есек жануары суыққа төзімсіз келеді, сол себепті де Қазақстанның жылы аймақтарында шаруашылықтың барлық түрлеріне пайдаланады (Қосымша Ә, сурет Ә12). Көп жағдайда үй шаруасындағы ұсақ-түйек жұмыстарға, малдың қиын тасуға, үйдің қоқысын шығарғанда пайдаланатын, ауыл арасында жүретін, жеңіл жүк артылатындықтан жеңіл екі дөңгелекті арбаға жегілетін жегін малының қатарына жатқызылады. Жергілікті тұрғындар таулы аймақтағы егін шаруашылығында астық басуға, жер жыртуға, жиналған өнімдерді тасымалдауға жаппай пайдаланған. Кейбір мәліметтерге сүйенсек, көрші Ферғана даласындағы өзбектер есекті негізінен тыңайтқыштар мен отын тасуға пайдаланған. Бірақ, жағдайы төмен Бұхар, Хорезм шаруаларының тұрмысында маңызды рөл атқарған. Өзбек шабандары мен керуен басыларының тұрақты серігі болып табылады [191, с. 132]. Осыған қатысты тағы да бір дерек «Материалы по изучению хозяйства оседлого туземного населения в Туркестанском крае» еңбектің «Сартовское хозяйство в Чимкентском уезде Сыр-Дарьинской области» бөлімінде айтылады [192, с. 94-134]. Жағдайы төмен сарттар шаруашылықта есектерді пайдаланып, оларды 3 жастан 13 жасқа дейін жұмысқа жеккені жазылған. Сонымен қатар есектерді күш әрі мініс көлігі ретінде пайдалану Қазақстандағы ұйғырлар мен басқа да жер шаруашылығымен айналысатын халықтарға да тән болған. «Естімеген елде көп, есек мінген сарт та көп», – деп қазақтар бекер айтпаған.

Есек шамамен үштен бес пұтқа дейін артылған жүкпен бір тәулікте 30 – 40 шақырым жүреді [80, с. 14]. Кейбір мәліметтерде 8 пұтқа дейін жүк артқан делінген, бірақ ұзақ қашықтықта жүктің салмағы 4 – 5 пұттан аспаған. Л.Костенконың айтуынша Орта Азиядағы есектердің құны 5-6 рубльді құраған [193, с. 193].

Информаторлардың айтуынша, 1950 жылдары Алматы облысының Панфилов ауданы Жаркент елді мекеніндегі Лесновка ауылының маңындағы сайдың ішінен төскейге көлбеу жазықтықта канал қазу жоспарланған. Келген барлық гидротехниктер қанша ойланып қазса да, сулы беткейден канал қазуға күштері, тәжірибесі жетпеген. Сол кезде, өзеннен су тасып ішетін кемпірдің көк есегіне ырыншақ ерттеп, 40 литр салмақтағы екі флягты байлап, бос жіберген, сонда есек беткей тепе-теңдігін сақтамай, өрге шығады. Осы әдісті пайдалана отырып, есектің жүрген жолын белгілеп отырған. Кейін осы кемпірдің есегі жүріп өткен жолды қазып, үлкен канал салған. Бұл су жолы кемпірдің қызметіне байланысты Бабалян, кейін Бабилан каналы деп аталып кеткен (XI, XII).

«Арбаға тоқпақ көргенді жекпе, соқпақ көргенді жек» деген қазақтың мақалы арбаға есекті жегуді меңзеген. Есек шаруаға жегуге биім, әрі төзімді келген. Есекті шаруашылықта тасымал көлігі ретінде пайдалану осы күні де ауылдық тұрмыста қолданыстан шықпаған.

Жоғарыда келтірілген мәліметтерді саралайтын болсақ, қазақ халқы үшін жылқының алатын орны ерекше болған. Жылқы халықтың рухани, дүниетанымдық түсініктерімен, діни-ғұрыптық шараларымен қатар, тұрмыстық, шаруашылық бағыттағы, соның ішінде салт мінуге, арба-шанаға жегуге қатысты қызметін анықтадық.

2.2 Арба және күймелі арбалардың тұрмыстық маңызы

Адамзат өркениетінде көлік құралдары маңызды орын алады. Қоғамның өзгеруімен оның үлесі де біртіндеп дамып келеді. Көшпелі ортада киіз үймен және барлық тұрмыстық және шаруашылық бұйымдарымен бірге көшу үшін көлік күшін пайдаланған. Мұндайда әлеуметтік жағдайына байланысты бір отбасын бірнеше жүк артатын және мініс көліктері қажет болды. Қазақтың материалдық мәдениетінде ерекше көңіл бөлетіні – арба көлік құралы болып табылады.

Таулы аймақтарда, ойлы-қырлы, жалғызаяқ жолдардан өтуде кездесетін қиыншылытарға байланысты, құмды жерлерде жиі батып қалтғандықтан арбаны көп пайдаланбаған. Арбаны негізінен ауыл-аймақ жақын орналасқан елді мекендерде және отырықшы халықтар арасында қолданған [64, с. 16]. Жақын қашықтыққа көшетіндер жүктерін арбаға артып көшкен. Өйткені алыс қашықтыққа көшетіндердің жолдары құмды, шөлді, өзендерді көшіп өткендіктен, арба «артық мәселе» тудырған.

Үлкен көлемді арбалардың диаметрі 2,13 метрді (3 аршын) құраған. Олардың дөңгелегі үлкен келген, сондай-ақ кез келген ойлы-қырлы жерлерді, арықтарды кесіп өту және жолы төселмеген жерлерден өту де ыңғайлы көлік болып табылады. Жергілікті тұрғындар мұндай арбалармен топырақ, малдың көңі, астық, шөп және басқа үй шаруасына қажетті заттарды тасымалдайды.

Арбалы көліктер XIX ғасырдың соңына қарай Қазақстанның солтүстік және шығыс аймақтарына қоныс аударылып келген орыс-украин шаруаларына жақын орналасқан Көкшетау, Петропавл, Омск, Павлодар, Семей уездерінде тарала бастады. Ресей империясының құрамына Қазақстанның басқа да аймақтарының күштеп қосылу барысында шығыс славяндық көлік түрлерінің аналогтары жергілікті халық арасында көбейе түсті. Әсіресе, егін шаруашылығында тасымал үшін пайдаланған жегін малдарына сұраныс XX ғасыр басына қарай төмендей бастайды. Себебі дөңгелекті көліктерге деген сұраныс қарқындады. Көбінесе, орыстың төрт дөңгелекті арбалары қолданыста болды. Дөңгелекті көліктер Ақтөбе және Қостанай уездерінде, Ақмола және Атбасар уездерінің солтүстік аймағындағы қазақ шаруаларында қолданыс тапты. Арбалардың қарқынды түрде таралып кетуіне жазық жер, қолайлы табиғат, жол төсемінің ыңғайлы болуы мүмкіндік туғызды.

Л.Ф. Костенконың статистикалық жазбасында: «Ташкент, Ходжент, Қоқан, Маргелан, Наманган, Әндіжан, Самаркан, Құлжа сияқты ірі отырықшы қалаларда, саны жағынан жетерліктей арбаларды кездестіруімізге болады. Шағын ауылдарда арбаны мүлдем кездестіре алмаймыз. Сонымен қатар көшпелі халықтар мекен ететін Қазалы, Перовск, Әулиеата уездерінде арбалар жоқтың қасы. Ал Жетісу облысының уездерінде тек қана «великорусский» және «малорусский» арбаларын қолданады», – делінген. Түркістан округінің әскерлері көліктің барлық түрін дерлік қолданған. Бұхара, Қашқар және Үрімші тарапында атқа жегілген арбалар қажет болған, ал Түрікменстан мен Хиуада түйеге жегілген арбалар, Жетісу облысында өгізге жегілген арбаларды пайдалану қажеттілік тудырған [64, с. 21].

Жазушы С. Мұқановтың мәліметінде: «*Қазақы арба* аталатын алғашқы арба ауылға, жартылай отырықшы болған, яғни жаз көшіп, қыс бір орыннан қозғалмайтын шақта пайда болған сияқты» [7, 129 б.]. Деректер бойынша оңтүстік аймақтағы отырықшы халықтардың арбасының дөңгелегі үлкен келген. Көшпелі халықтардың екі дөңгелекті арбасымен салыстырғанда айтарлықтай өзгешелік болмаған. Жүк тарту мөлшері бірдей, отырықшы халық арбаларының дөңгелектері көшпелілермен салыстырғанда айтарлықтай үлкен болған. Сонымен қатар «арба» қазақ көшіне кейінірек араласқанын айтады. Оған дейін көлікке мінуге жарамайтын кәрі-құртаң, бала-шағаға арнап «сүйреткі» аталатын сайман жасаған делінеді. Сүйреткі көлік-құралы жөнінде келесі тараушада толығырақ мәлімет беріледі.

Ең алғашқы екі дөңгелекті арбалардың археологиялық табылымдары Солтүстік Еуразия жерінде XX ғасырдың 70-жылдары Челябинск облысында Сынтасты жерлеу кешенінен табылған болатын. Ал соңғы 40 жылдағы

археологиялық зерттеулер Орал мен Қазақстан жерлеріндегі екі дөңгелекті арбалардың таралу ареалын кеңейтті. 1970 жылдардың соңында Орал-Қазақстан археологиялық экспедициясының жетекшісі Г.Б. Здановичтің зерттеуімен Есіл өзенінің жағалауынан Петров мәдениетіне жататын Бірлік II, Ұлыбай қорымдары зерттелді [142, с. 110].

Екі дөңгелекті арбалар ерте заманнан, әсіресе, ежелгі түркі дәуірінен бастап әскери көлік ретінде де қолданылды. XIX-XX ғасырларда қазақ халқының арасында екі доңғалақты арба кең таралды.

Дешті Қыпшақ көшпелілері моңғол тіліндегі «телеген», парсы тіліндегі «гардуне» сөзіе бірақ көбінесе, түркі тіліндегі «арба» (араба) сөзін қолданған. Араба немесе арба сөзі ең алғаш «Кодекс Куманикус» сөздігінде және Ибн Баттута еңбектерінде кездеседі [3]. XIV ғасырда Ибн Баттута ұзыннан тізбектелген жылжымалы «қалаларды» құраған арбалардың саны жүзден бес жүзге дейін жеткені туралы жазып кеткен. Оның шығармаларында арбаның сәнді безендіргендігі жөнінде: «Қыпшақтардың әрбір әйелі алтын жалатылған күміс шатыр немесе безендірілген күймелі арбамен жүреді. Арбаға жегілген жылқылардың жабдықтары да алтындалған жібек жамылғылармен жабылған», – деген мәліметтер кездеседі [38, с. 13]. Моңғол кезеңінде арбамен жүруді Ибн Баттута толық суреттеп кеткен. Керч қаласынан Қырым қаласына дейінгі сапарында атқа, өгізге және түйеге жегілген төрт дөңгелекті арбалар, сол аттардың бірінде арбакештің отырғаны жөнінде айтылады. Сарайдан Хорезмге дейінгі сапарында үш түйеге жегілген үлкен арба Ибн Баттуттың серіктеріне таптырмас көлік болған [3, с. 407].

Неміс шығыстанушысы Г.В. Фрейтагтың «Lexicon arabico-latinum praesertim ex Djeuharii Firuzabadique et aliorum arabum operibus Golii quoque et aliorum libris confectum» сөздігінде арбаны өгізге жегілетін көлік ретінде түсіндірген [194, p. 114].

Махмуд Қашқаридың 3-томдық «Түрік тілінің сөздігі: (Диуани лұғат-ат-түрік)» шығармалар жинағында жүк тасымалдау үшін қолданылған көтек арбаны «қаңлы» деп атаған [36, с. 506].

Әбу-әл-Ғазы Баһадүр ханның түркі халықтарының шежіресінде қаңлы тайпасының атауы көне түркі тілінде арба дегенді білдіргендігін және арбаның қаңқ-қаңқ деген дыбысынан шыққанын айтады [40, с. 28]. Әбу-әл-Ғазы Баһадүрдің бұл жорамалына Ә. Қайдаров өз еңбектерінде тарихи шындыққа жанаспайды деген пікір білдіреді [195, 280 б.].

Н.И. Ильминскийдің 1860 жылы жарық көрген «Материалы к изучению киргизского наречие» атты сөздігінде де арбаны жазғы экипаж деп көрсеткен [59, с.153]

Көліктің бір түрі «арба» сөзіне В.В. Радловтың 1888-1911 жылдар аралығында жарық көрген IV томдық «Опыт словаря тюркских наречи» атты сөздігінде толық түсініктеме берген. «Көлік» сөзін (kölÿk) – екі мағынада көрсетеді, біріншісі – шаруа малы, тасымал құралы (ат, арба); екіншісі – аттың тұқымы деп түсіндіреді. «Арба» сөзін араба деп көрсеткен. *Jÿk araba*(осман тілінде) – жүк арбасы, *jyalak* araba – екі дөңгелекті арба, *äl*

araba – қол арба, балаларға арналған арба, *нämсä арабасы* – фургон, яғни үсті жабық жүк тасымалдауға арналған арба, *kira арабасы* – жалдамалы арба, *öкÿз арабасы* – өгіз жегілетін арба сөздері осман тілінен алынған. Сонымен қатар *Арбакеш* сөзін екі мағынада берген, бірі жаттықтырушы, екіншісі көшір. Ал *арбашылық* сөзін арба жасайтын ұсталар мен кірешілік кәсіп деп екі түрде ашып жазған. Кіреші немесе арбакеш сөзін – *kira-käш*, дөңгелектері бар үлкен арба – котан, дөңгелек, арба күпшегін – *кӧпчѳк*, дөңгелегі бар деген мағынаны, яғни екі дөңгелекті арба, төрт дөңгелекті арба – *кӧпчѳкlî* деп атаған [72, с. 64].

В.В. Радловтың түркі сөздігінде түркі тілдес халықтардың «көш» (кош) сөзіне бірнеше мағынада түсініктеме берген, соның бірі: «Тоқтамыс хан оған атқа жегілген пәуескені жіберді», – делінген [72, с. 637]. Яғни, олар көш барысында хандық әулеттер пәуескені немесе күймені пайдаланғандығын мысал ретінде толықтырып түсіндіріп өткен. Пәуеске мінетін дәулетті қазақтар да көп болған [196, 175 б.]

Қазақ халқы негізінен арбалардың екі және төрт дөңгелекті түрлерін қолданған. Кейбір деректерге сүйенсек, үлкен алты дөңгелекті арбалар Қазақстан жерін мекендеген көне тайпаларда болған. Х.А. Арғынбаевтың мәліметі бойынша, XIX ғасырдың соңы мен XX ғасырдың басында «екі аяқ арба» және «төрт аяқ арба» деп те атаған [12, 54 б.]. Екі дөңгелекті арбалар ойлы-қырлы жерлерден, арық-жылғалардан, батпақ пен құмнан өтуге қолайлырақ болып келеді. Мұндай аймақтарда көп жағдайда қос дөңгелекті арбаларды кеңінен қолданған.

Орал облысында астықты жайлауда орналасқан қырманнан қыстауға тасымалдау үшін қазақтардың екі білікті және төрт білікті келген екі дөңгелекті және төрт дөңгелекті арбаларын қолданған (Қосымша Б, сурет Б1). Орал облысында арбалы көліктердің шаруашылықта қажеттілігі туындай бастағандықтан, арнайы топырақты қара жолдар салына бастаған.

Көшпелілердің негізгі баспанасы киіз үйді арба үстіне орнатып, бұзбай тасығандығы жөнінде де деректер бар. Арбаның киіз үйді сыйғызатындай кең түрінің қолданыста болуы, оның халық мұрасының ерекше туындысы болуымен қатар, көшпелі тұрмысының ерекше қырынан мәлімет береді.

Плано Карпини ноғайлардың арбалары бар көшпелі «қалалары» жөнінде, ал қыпшақтардың арба үстінде қаңқасы мығым, сирегірек жинастырып, ажыратылатындай етіп орналастырылған тұрғын үй үлгісіндегі арбалары туралы сипаттап кеткен. Плано Карпини көшпелілердің үйлерінің бірнеше түрлерін айтқан, олар күйме тектес дөңгелекті үй және түйеге теңделетін үйлер деп көрсетті. Күйме тектес дөңгелекті үйдің үлкен және кіші түрлерін: бір-екі өгіз, төрт-бес өгіз немесе одан да көп тартатын арбалы үйлер бар дейді [41, с. 28].

XIII ғасырдың тағы бір саяхатшысы Вильгельм де Рубруктың жазбаларында да арба үстіндегі үйлер туралы мәліметтер егжей-тегжейлі суреттелген. Рубрук өзінің Орта Азия елдеріне барған саяхатында татарлардың тұрмысы мен арба үстіндегі киіз үй баспанасы туралы: «..Бір

арбаның ені 20 футты құрайды. Мен бір арбаның өзін 22 өгізге жеккенін көрдім. Дөңгелек – арасындағы күпшек кеменің ортаңғы бағанындай, күйменің алдында арба үстінде тұрған адам өгіздерді айдап келе жатты. Көшпелілердің әйелдері ерекше арбаларды иемденген, безендірілген арбалардың әсемділігін сөзбен жеткізу мүмкін емес...», – деп сипаттаған [41, с. 80, 91].

XIII ғасырда өмір сүрген Еуропаның алғашқы саяхатшыларының бірі Марко Полоның естеліктерінде: «...татарлар, екі дөңгелекті арбаның үстінде киіз жапқан үйдің ішінде өздерінің әйелдері мен балаларын, ыдыс-аяқтарын және қажетті керек-жарақтарын тасыған, күні бойы жаңбырға төзген бұл арбаларды өгіздер мен түйелер сүйреп келген», – деп айтып кеткен [41, с. 40].

Қазақстан жерін Рузбихан заманында мекендеген көне тайпаларда төрт аяқ арбаның айтарлықтай үлкен түрлері болғандығы туралы, оның үстіне киіз үй тігіліп, бірнеше өгіздер жегілгендігі туралы тарихи мәліметті сол автордың мәліметтерінен табуға болады.

XVI ғасырдың басында Фазлаллах ибн Рузбихан: «...мен үйлердің әуе кеңістігінде тұрғызылғандай әсер қалдыратын ғаламат құрлысына керемет қайран қалатынмын. Дөңгелектерге орнатылған қандай алып шатырларды байқадым. Аса әдемі де шебер жасалған киіз перделермен жабылған терезелері бар үлкен үйлерді де көрдім. Сұлтандар мен әмірлердің барлығының тұрғын жайларының қасынан да мен осы сияқты үлкен шатырлар мен жылжымалы үйлер көрдім... орданың тұтасымен осындай тамаша... үйлерге толы болғаны соншалық, ақыл ойың айран-асыр болып, соншалықты сұлулықтан басың айналады», – деп жазған болатын [197].

Жоғарыда аталған ортағасырлық саяхаттшы-ғалымдардың еңбектерінде айтылып кеткен арба үстіндегі жылжымалы үйлер материалдық мәдениеттің негізгі элементі болып табылады. Аталмыш деректерге сүйенсек, арба үстіндегі жылжымалы үйлер Ұлы даламызда байырғы заманнан бастап қолданыста болғанын көре аламыз.

XVI ғасырдың ағылшын саяхатшысы Антоний Дженкинсон қазақтарға бауырлас ноғайлардың тұрақтары жайында: «...біз жиналып тұрған ноғайларды көрдік, бұл жерде шамамен, мыңнан астам арбаға жегілген түйелер болды. Арба үстіндегі үйлер алыстан қарағанда құдды бір қала сияқты көрінеді», – деген [43].

Астрахань даласының ноғай тайпаларының көшу барысы жөнінде А. Олеарий осыған ұқсас келесі мәліметтер береді: «олар өздерінің баспаналарын биік арбаларға қояды, сосын қоныс аударады», – деп айтқан. Итальяндық саяхатшы д'Асколи: «Кейде арбалар жүріп өтсе, тап бір үлкен қала секілді елестетесің», – деп таңданысын білдірген [44, с. 403]. Жалпы көшпелі халықтардың, соның ішінде ноғайлардың баспанасы жөнінде С.Ш. Гаджиева өз еңбегінде екіге бөліп қарастырған. Бірі – «терме» үй. Терме – Орта Азия көшпелі халықтарының киіз үйіне ұқсас. Екіншісі – «отау» немесе «отав» деп аталған [107, с. 45]. Бұл кіші киіз үйдің диаметрі 4

м аласа келеді, жиналмайды. Ол да кереге көз формасында, негізінен «терме» киіз үйіне ұқсас. Бір ерекшелігі, ол арбаның үстінде орналасқан. *Отау* – Орталық Азия далаларында кеңінен таралған арба үстіндегі баспананың бірі болды. Отау үйі «орда» (тұра) үйі секілді төрт дөңгелекті немесе екі дөңгелекті арба үстіне тұрғызылған. Деректер бойынша, бұл үйге ерекше атау берілмеген, көбінесе, «арба» терминімен бүркемеленіп қалған (яғни қатардағы үйлер секілді). Отау арбаның тағы бір атауы, ол – «көтерме», яғни көтеруге болатын баспана. Көш барысында көтеріліп, ал тұраққа келгенде бұзбай, сол қалпында түсірілген. Осындай жылжымалы баспанаға қатысты 1424 жылы жазылып біткен «Зафар-намеде»: «шексіз шөлді дала адамдарының үйлері «көтерме» болып табылады, оларды толықтай орналастырып қояды (яғни бұзбайды), ал көш барысында арба үстіне қояды», – деп толық түсініктеме берген [198].

Көшпенділердің арба үстіндегі жылжымалы үйлерін кейбір зерттеуші ғалымдар: *тура* (орда – арба), киіз үй – *отау* (арба) және *күйме* (күймелі арба), *екі дөңгелекті арба* (ырдуан арба) деп үш типке бөліп қарастырады [199, с. 167]. Үшінші типке жатқызған екі дөңгелекті арба үстіндегі киіз үй Ибн Рузбиханның жазбаларында «қаңлы руан» деп аталған. «Қаңлы руаны» XIX-XX ғасырларда қазақ халқы кеңінен пайдаланған екі дөңгелекті ырдуан арба болуы мүмкін.

Ырдуан арбалар ортағасырларда көш барысында тұрақ-жай қызметін атқарса, XIX-XX ғасырларда қазақ халқы оны күнделікті тұрмыста қолданған. Қорабы биік ырдуан арба қазақ арасында кеңінен таралған. Аталмыш арбаға екі, төрт өгіз немесе екі түйе жегіп, негізінен жүк және астық тасуға, тау-кен, тұз өндірісінде кеңінен пайдаланған. Бұл өгіз арбаны Сарыарқа өңірі, оның ішінде Ағадыр, Ұлытау аудандары, Ресейдің Орынбор облысында, Солтүстік Қазақстан облысының Уәлиханов, Еңбекші аудандары тұрғындары *ырдуан* арба деп, ал, Қызылорда облысының Сырдария, Жалағаш аудандары жұртшылығы *ірдабанды* арба деп те атайды. Ырдуан арба үлкен қалқанды арба болғандықтан *сатылы арбалар* тобына жатады. Ауыр жүк тасуға, жақтауы биік, бауланған астық тасуға бейімделген таптырмас көлік. Ырдуан арбалардың кең таралуын орыстың «бірішке» (брича) арбасының келуімен байланыстырады [7, 131 б.].

Төрт дөңгелекті арбаларды көбінесе, ауыр заттарды тасымалдауға пайдаланған. Мысалы, «тасшылар» құлпытас дайындаған соң, оны белгіленген жеріне осындай мықты арбалардың көмегімен жеткізген (Қосымша А, сурет А16). Олар көш кезінде 20-25 пұтқа дейін жүк көтерген.

Орта Азияда, өзбектер, сарттар, құрамалар мен көршілес мекендеген қазақтардың арасында яғни Түркістан жерінде арбаның екі түрі белгілі болған. Біріншісі, хорезмдік және қашқарлық арба, екіншісі – қоқан арба [3, с. 407]. Түркістан әскери округінде қызметте болған әскери шенеуніктің бірі генерал-майор Л.Ф. Костенконың Түркістан әскери округіне байланысты жазған жазбаларында Орта Азия халықтарының қатынас көлігінің түрлерін

дөңгелектің көлеміне және құрылыстарының кейбір ерекшеліктерін ескере отырып, қоқандық арба, хиуалық арба, құлжалық арба деп үшке бөлген [64].

Бұқар, Хорезм жағының қазақтары осындай тасымал көлікті *қоқан арба* дейді. Қоқан арбаның бір тиімді жері – таулы аймақтағы ағыны қатты өзендерден өтуде және қазылған, ойлы-қырлы нашар жолдарда жүруге өте ыңғайлы. Тиімсіз тұстарына келер болсақ, әдетте, шамамен, 20 пұт тиелген жүктерді тасымалдау кезінде, әсіресе, таудан түскенде жегілген атқа қиындық туғызады. Ал өрге шыққанда қоқан арба артқа қарай тартылып, ал оның жетегі жоғары көтеріліп кетеді. Мұндай жағдайда арбакеш аттың үстінен түспей, тепе-теңдікті сақтап отырады. Өрге шыққанда немесе таудан түскенде жегілген ат қатты қиналады, ағлоптары (жетек, тәрте, әглөк) аттың жауырынын қажап тастайды. Қатты ыстық кезде ойлы-қырлы, таулы аймақтардан жүріп өткенде арбаның дөңгелектері мен шабақтары дегди бастайды.

Өткен ғасырларда қоқан арбаны Алматы төңірегіндегі қазақтар көтек арба десе, ал Жамбыл облысының Шу ауданындағы қазақтар екі дөңгелекті *дүнгенше арба* деп атаған [200]. *Көтек арба* – бір ат жегетін, екі аяқты, биіктеу болатын, кішігірім арба (Қосымша Б, сурет Б2). Алматы облысының Райымбек, Еңбекшіқазақ аудандарында, еліміздің шығысындағы Тарбағатай, Зайсан аудандарында, Атырау, Маңғыстау облыстарында аталмыш арбаны көтек арба дейді. Арбаның бұл түрі тауда жүруге қолайлы болып келгендіктен Қазақстанның оңтүстік-шығыс, шығыс таулы аймақтарында көп қолданыста болды десек қателеспейміз. Сонымен қатар осындай арбаны балықшылар кеңінен пайдаланған. Оны Дм. Львовичтің еңбегіндегі Татыр көлі бойындағы балықшылар тұрағына арналған сызба суреті айғақтайды [201, с.13].

Хиуалық арба қоқан арбасына қарағанда көлемі жағынан кіші келеді. Плотформасын тақтайдан жасап және оған жәшік сияқты бортты бекітіп қояды. Хиуалық арбаға шамамен, 15-20 пұт жүк салады. Мұндай арбалардың сәнді оюлары мен ауыр дөңгелектері ерекшелендіріп тұрады [202, с. 300]. Атты жеккенде жауырыны қажалмау үшін арбакешке арналған биік орын болады.

Құлжа арбасының дөңгелектері шағын ғана. Дөңгелектің шанағы крест тәріздес екі ағашпен берік ұсталынып тұрады. Бұл арбаларға көбінесе өгізді жегеді. Түркістан өлкесінде құлжа арбаларын әскери батальондық керуенде қолданған. Л.Ф. Костенко: «3-Түркістан линиясында 30 арба жасалынды. Арба жасау үшін біраз қаржы жұмсалды. Бірінші сапардан-ақ бұл арбаларды арзан бағаға сатуға тура келді», – деп жазған [64, с. 17]. Себебі аталмыш арбалар 20 пұттан артық жүк көтермейді және тез сынып қалады. Бірақ жасақ артынан алып жүретін жемшөп, киіз, әскери бөлімдерді жабдықтайтын көшпелі қойма, әскери құрал-саймандар тасымалдауға бұл арба қолайлы келген. Сырдария облысында арбаның бағасы сол кезде шамамен 35 руб. құраған [203, с. 93].

Арбалар тұрмыстық қажеттілікте ғана емес, сонымен қатар әскери жасақ үшін тиімді көлік қызметін атқарған. Орта Азия халықтарының қатынас құралдарының тиімділігі жөнінде 1873 жылы Хиуаға орыс әскер күшінің жорық жасағаны жөніндегі жазбаларынан біршама мәліметтер аламыз [75]. Онда «Далалық» отрядтың көлік жүйесін екіге бөліп қарастырған, біріншісі – арбалы көлік, екіншісі – жүк артатын көлік. Қазақстанның көшпелі өмір сүретін аймақтарында, мысалы, Орынбор, Каспий маңы, Сырдарияның солтүстік бөлігінде, Жетісу өңірінде арбаның қажеттілігі аз болған, көп жағдайда жүк артуға малдарды пайдаланған. Бұл жазбалардан түйіндегеніміз, қазақ елінің батыс, оңтүстік-батыс, оңтүстік аймақтарында негізінен дөңгелекті көліктер емес, күш көліктері, яғни жүк артатын түйе малын кеңінен пайдаланған. Дегенмен, арбалы көліктің тиімді тұстары да бар. Жүк артылған түйе малына қарағанда атқа жегілген арбалы көліктер анағұрлым тез қозғалады.

Ал, Сырдария облысының Перовск және Қазалы уезіндегі ірі қалалар мен ауыл-аймақтардың шаруалары егіс алқабынан астықты қырманға тасымалдау үшін екі дөңгелекті арбаларды пайдаланған. XX ғасырдың басында Шымкент уезінің шаруалары төрт дөңгелекті арбаларды қолдана бастаған. Арбалар астықты егін алқабынан қыстауға, сонымен қатар Ташкент қаласына бидайды сату мақсатында арбамен тасыған [131, с. 244].

Қай тілде болмасын құрамында дәстүрлі норма болып қалыптасқан, жалпыхалықтық деңгейде қолданатын, баршаға түсінікті әдеби сөздермен қатар, түрлі өңірде түрліше айтылып, өзгешеленіп тұратын сөздер мен сөз тіркестері көптеп кезедеседі. Жергілікті халыққа тән диалектілер қазақтардың дәстүрлі көлік жүйесінің атауларында да кездеседі. Ол атаулар түрлі тарихи, саяси өзгерістерге байланысты Ресей, Өзбекстан, Түрікменстан, Тәжікстан мемлекеттерінің құрамында әр түрлі себептермен қалып қойған қазақтардың тіл ерекшелігінде байқалады. Әсіресе, көршілес отырған халық тілінің әсері де диалектілерді туғызатыны белгілі.

Қазақ тіл білімінде фонетикалық нұсқа, яғни таңдау деген болады [205]. Таңдауға жататын сөздің бірі – дөңгелек. Дөңгелек жегілетін арбаның маңызды бөлшегі болып табылады (Қосымша Б, сурет Б3, Б4, Б5, Б6, Б7). Жалпы «дөңгелек», «шеңбер», «арба» терминдері айналу сөзінен бастау алған [205, 243 б.]. Еуразия халықтары дөңгелекті күннің символы ретінде санаған. Ежелгі үнді, ежелгі грек, иран және славян мифологиясында дөңгелекті күнге теңеген. Славян дәстүрінде «солнце как колесо», «солнце – это большое колесо» сияқты сөздер қалыптасып қалған [206, с. 721].

«Дөңгелек» сөзін Қазақстанның әр аймақтарында «таңдау» бойынша әртүрлі айтылады. Мысалы, «дөңгелек» сөзінің екінші таңдау мағынасы «доңғалақ». Моңғолия қазақтары «дөңгелекті» «дұғы», «тұғы» деп атайды. Ол арбаның дұғұсы, яғни арбаның дөңгелегі. Мысалы, *арбаның алдыңғы дұғұсы кішкене, артқы дұғысы үлкен екен*. Ал Ақтөбе облысының Шалқар, Ойыл, Темір аудандары, Қостанай облысының кейбір аудандарында «доғалақ», Алматы облысының Райымбек, Панфилов аудандарында

дөңгелекті «шақ», Қостанай облысының кейбір аудандарында, Орал қаласында, Ресейдің Саратов қаласы тұрғындары дөңгелекті *«теңгершік»*, Қызылорда облысының Жалағаш ауданы, Қостанай облысының Жетікөл ауданы *«тегермеш»*, Ресейдің Орынборында *«тегірмеш»* деп атайды.

Арбаларды пошымына, кейбір детальдарына қарай: *а) сатылы арба; ә) жәшікті арба; б) қол арба; в) жайдақ арба; г) қанатты арба; ғ) қосқанатты арба; д) қалқанды арба; е) жарандықты арба; ж) жер арба* деп бөліп қарастырамыз.

Қанатты, сатылы арбалардың бірі – *дәрбиналы арба*. Мұндай арба атауы Шығыс Қазақстан облысының Мақаншы, Үржар аудандары мен ҚХР қазақтары арасында кездеседі.

Информаторлар қалқанды, сатылы жәрәндікті арбаны шөп тасуға қолайлы әрі өнімді деп түсіндіреді. Шөп таситын арбаның бірін Шығыс Қазақстанның Зайсан, Үржар аудандарында *«жәрәндік»*, Тарбағатай, Көкпекті, Ақсуат аудандарында «*жарандықты, жаранты»*, Оралда *«жарандық»* деп атаған. Атауларында әріптік өзгеріс болғанымен, мағынасы, атқаратын қызметі бірдей. Шөп таситын сатылы, қанатты арбалардың түрлері көп. Олардың құрылысы бір болғанымен, Қазақстанның әр облыстарында өзіндік атауы қалыптасқан. Мысалы, Шығыс Қазақстан облысының Абай ауданында *«қосқанатты»*, Үржар, Мақаншы және Күршім аудандарында «жерарба», Алматы облысының Жамбыл ауданында, Ресейдің Саратов облысында *«радуан», «радбай», «ритуан»*, Шығыс Қазақстанның Зайсан ауданында төрт дөңгелекті, қанатты үлкен арбаны *«кедір»*, Солтүстік Қазақстан облысының Уәлиханов ауданы, Қызылорда облысының Қазалы ауданы, Павлодар облысында (XIII), Батыс Қазақстан облысының Жәнібек ауданы *«мажар»* деп атайды. Төрт дөңгелекті мажар арбалар түркі тілдес Кавказ халықтарының бірі қарашайлықтарда да кездеседі.

Қос қалқан қойып (қалқанды Шығыс Қазақстанның Күршім ауданында *өре* деп атайды) (АЕАЖМ, VI), сабан, пішен салып, шөп таситын, жан-жағы сатылы арбаны Ресейдің Орынбор қаласы, Атырау, Маңғыстау облыстары, Ақтөбе облысының Алға және Темір аудандары, Қарақалпақстанның қазақтары «*қалқанды*» арба дейді.

Жоғарыда аталған арба түрлерінің макеттері Батыс Қазақстан облысындағы Е. Пугачев музей-үйінде диарама түрінде қойылған (Қосымша Б, сурет Б8). Диарама XVIII ғасырдағы қазақ халқының тұрмысынан сыр шертеді.

Арбаның жасалу әдістері. Екі және төрт дөңгелекті арба атаулары Қазақстанның аймақтарында әртүрлі қалыптасқанмен, оның жасалу жолы, технологиялары, материалдары бірдей.

Жоғарыда аталған арбалардың барлық түрі қайыңнан жасалады [68, с. 113-115]. Арба жасау барысында қайың ағашын иілгіш кезінде кесіп алып, құрастыру үшін көлеңкеде арбаның тиісті бөліктерін иіп дайындайды. Ал арбаның дөңгелегін дайындау үшін қайыңның иіні бар жерін кесіп алады. Ибн Рузбихан қазақтардың арба жасау жөнінде: «... Бұл елдегі ағаштың

басым бөлігі қайыңдар, олар қатты болғандықтан осы ағаштан өте ыңғайлы жақсы арбалар жасайды және дөңгелегі мығым әрі берік болып келеді», – деген [39, с. 93, 128].

Ақпан-мамыр айларында қайың ағашы иілгіш әрі жұмсақ келеді. Сол себепті арба құрастыру кезеңі жаз мезгілінде басталады. Шебер арбаның дөңгелегін, қорабын (жәрәндік), тәртелерін жасау барысында темір шеге қолданбай, тұтастай ағашпен жасап шығады. Жаз бойы 20 арбаға дейін құрастырып шыққан ұсталардың еңбегі базардың бағасымен 1-2 сомнан аспаған [67, с. 255]. Арбаларды шаруашылықта кең қолдануына байланысты, XIX ғасырдың өзінде Ақмола облысында 132 602 арба болса, соның ішінде 33 150-і (25,0%) жыл сайын жасалып отырған [207, с. 14].

Жаңадан құрастырылып шыққан арбаны көбінесе жүк тартатын кірешілер сатып алған. С.С. Здзеницкийдің мәліметі бойынша, жолдың алыс әрі қиындығына қарамастан арбаны жүргізуші *арбакештер* 20-дан 50 пұтқа дейін жүк тасыған [80, с. 6].

Музейде сақталған арбаларға қарағанда оларды жасау барысында сол өңірде өсетін ағашты қолданғанын дәлелдейді. Арал балықшылар музейінде көрініс тапқан арба ағашы сырланған (Қосымша Б, сурет Б9). Музей қызметкерлерінің зерттеуі бойынша, арба ағашын сырлаудың сәнге айналуы XX ғасырдың бас кезіне саяды. Н. Бекежанов атындағы Шиелі өнер музейіндегі төрт дөңгелекті арба да сырланған және оның төрт жағы қалқандалған (Қосымша Б, сурет Б10). Арбаның ағаштан жасалған дөңгелегінің сыртынан айналдыра кигізіп, шеңбер түріндегі темір құрсаумен бекітілген.

Арал балықшылар музей қорындағы сырланған төрт дөңгелекті арбаның ұзындығы – 2 метр 50 см құрайды. Арбаның алдыңғы дөңгелегі артқы дөңгелегіне қарағанда кіші болып келген. Алдыңғы дөңгелектің диаметрі – 70 см, артқы дөңгелегінің диаметрі – 90 см және арбаның екі шетінде қалқаны бар. Қалқанның ұзындығы – 1 метр 80 см. Батыс Қазақстан облысындағы Пугачев музей-үйінің сыртқы алаңында экспозицияланған екі түрлі сатылы арбалардың дөңгелектірінің диаметрі әртүрлі. Мысалы, төрт дөңгелекті арбаның біреуінің алдыңғы дөңгелегінің диаметрі – 80 см құраса, артқы дөңгелегі – 1 метр (Қосымша Б, сурет Б11). Екінші арбаның артқы және алдыңғы дөңгелектері бірдей болып келген. Дөңгелектердің төртеуінің де диаметрі – 80 см (Қосымша Б, сурет Б12). Сонымен қатар музейде қазақтар арасында кең таралған екі дөңгелекті, көбіне ауыр жүк тасығанда қолданатын көтек арба сақталған (Қосымша Б, сурет Б13). Дөңгелегінің диаметрі – 2 метр 20 см. Шабақтар саны – 14. «Әзірет Сұлтан» мемлекеттік тарихи-мәдени қорық музейіндегі екі дөңгелекті көтек арбаның дөңгелегінің диаметрі де осы шамалас. Шабақтарының саны 16-дан асады (Қосымша Б, сурет Б14). Жетек ағашының ұзындығы – 1 метр 80 см. Ал, Шиелі ауданы тарихи өлкетану музейінде сақталған төрт дөңгелекті арба, жоғарыда айтылған өңірлердің музей қорындағы арбалармен салыстырғанда құрлысы қарапайым келген. Төрт дөңгелекті қанатты арбаның алдыңғы дөңгелегінің

диаметрі – 50 см, артқы дөңгелегінің диаметрі – 70 см. арбаның ағаштан жасалған дөңгелегінің сыртын темір құрсаумен жүргізген. Темір құрсауды дөңгелекті тозудан сақтау үшін, сондай-ақ күпшек пен шабаққа (кегей) түскен салмақ біркелкі болу үшін жасаған. Шабақтар саны – 10. Арбаның жалпы ұзындығы 1 метр 30 см құрайды (Қосымша Б, сурет Б15). Форт Шевченко этнографиялық музейіндегі екі дөңгелекті арба басқа өңірдегі музей қорында сақталған арбаларға қарағанда көлемі жағынан кішілеу келген (Қосымша Б, сурет Б16).

Арбаның құрылымы мен қызметіне қарай атауларының көптігі, кәсіптік сөздер қорының молдығы, оның қолданыс аясының кеңдігі қазақ жерінің барлық өңірін қамтитынын көрсетеді. Арба түрлері атауларына басқа ұлт өкілдерімен этномәдени байланыстың болуы, яғни көрші отырған басқа ұлт өкілдерінің тілдік әсері байқалады. Әрине, уақыт өте келе, техниканың тұрмысқа енуіне орай жәшікті арба, қос қанатты арба, сатылы арба түрлері қолданыстан шыққан.

Күйме

Жол жүруге арналған, 2-3 адам тасымалдайтын жеңіл көлік түрлерінің бірі – күйме (тарантас, қарындаш арба, трашпан, пайтон, пәуеске және бүрген арба). Трашпан арбасының атауының өзін Шығыс Қазақстан облысының Абай ауданы қазақтары «тірәшмөңке», Ресейдің Омбы қаласының қазақтары «тырашпан» деп атайды. Атауы бөлек, бірақ кейбір әріптеріне ғана өзгерістер енген. Бұл төрт дөңгелекті қорапты арба Түркістан облысының кейбір аудандарында «кебеже», Ақмола облысының Қызылту ауданында «дүрегі» деген нұсқалары кездеседі. «Дүрегі» атауы кірме сөз, орысша «дроги», «дрог» сөзінің өзгерген нұсқасы. Орыс халқында дүрегі арбасы екі түрлі қызмет атқарған: шаруашылық барысында, екіншісі өлікті жерлеу үшін пайдаланған [208, с. 180]. XX ғасырдың басында түркі тілдес халықтардың бірі башқұрттарда дүрегі арбасы сұраныста болған. Орал тауының шығыс беткейіндегі башқұрт халқы бұл арба түрін орман шаруашылығында пайдаланған. Осы арбаның ерекшелігі, алдыңғы және артқы біліктерін біріктіретін жіңішке өте ұзын ағаш бар. Сондықтан да мұндай арбамен жұқа тақтайлар мен бөренелерді тасу қолайлы болған [209, с. 211-216] (Қосымша Б, сурет Б17).

Қазақы ортада тарантас, күйме, пәуеске, пайетон сияқты екі немесе төрт орындығы бар, екі ат жегілетін, адамды шаршатпайтын көлік түрлері XX ғасырдың басында таныла бастады.

Доңғалақты арба мен *күймені* адамдардың ерте кезден қолданғандығын петроглифтердегі арбалар бейнесінен, қола дәуірі және ерте темір дәуірі қорғандарынан арбаның бөлшектерінің табылуынан аңғарамыз. Сондай-ақ Пазырық сақ қорғанынан бүтін арбаның шығуы да айғақтайды. Арба адам мен жүкті тасуға қолданылса, күймелі арба тек адам тасуға қолданылған.

Көшпелі халықтардың арбаға орнатқан үйлері жөнінде, сонау ежелгі Геродот, Страбонның еңбектерінен көре аламыз. Геродот скифтердің

даналығына қатысты: «Оларға қатысты әңгіме бөлек, скифтерше киінеді, ағаштағы өнімдермен тамақтанады. Төңіректегі тайпалар ренжітпейді, өйткені олар қадірлі, төңіректегі халықтар арасындағы араздықтарды бітімге келтіреді. Мемлекетке басып кірген ешбір жау, ол жерден қашып құтыла алмайды... өйткені скифтер ұдайы көшпелі өмір сүреді, олардың қаласы да, қамалы да жоқ және де үйлерін өздерімен бірге тасып жүреді және олардың барлығы – ат үстіндегі жебе атқыштар, тамақтарын олар жер шаруашылығынан емес, мал шаруашылығынан алады және баспаналарын арба үстіне жайғастырады», – деген [115, с. 314, 324]. Гиппократ көшпелі скифтер жөнінде: «Көшпелі аталуының себебі, олардың үйі жоқ, төрт дөңгелекті, ал біреулері алты дөңгелекті киіз үйлерде тұрады; оның құрылысы үй секілді, айналдыра киізбен жабылған; су (жаңбыр), жарық, жел өткізбейді; бұл арбаларға екі-екіден немесе үш-үштен мүйізі жоқ өгіздер жегілген; олардың мүйізі суықтан өседі. Мұндай үйлерге әйелдер орналасады, ал еркектер салт мінеді; олардың соңынан отар қойлар мен сиырларды, үйір жылқыларды ілестіріп айдап отырады», – деп айтқан [116, с. 25-26].

Күйменің сәнді болуына ерекше мән берілгендігі туралы деректер халық фольклорында орын алған. Арбаны шаруашылықта қолдану ауылдық жерлерде әлі де маңызды саналады. Әсіресе Батыс және Оңтүстік Қазақстан облыстарында, сонымен қатар басқа да аймақтағы жергілікті қазақ халқы арасында айтарлықтай басымдылықпен көрсетілген. Әдетте олар шөп, отын тасығанда таптырмайтын көлік болып табылады. XX ғасырдың 90-жылдары Кеңес Одағы тарағаннан кейін бұл көліктің түріне деген сұраныс қайта жандана түсті. Себебі, дағдарыс жылдарында жаңа техника мен жанар жағармайлары тапшылық тудырып, еліміздің кейбір аймақтарында дәстүрлі көлік түрлерін қолдануға тура келген.

Көшпелілердің негізгі баспанасы киіз үйді арба үстіне қондырып бұзбай тасығандығы жөнінде де деректер кездеседі. Арбаның киіз үйді сыйғызатындай кең түрінің қолданыста болуы көшпелі тұрмысының ерекше қырынан мәлімет береді. XVI-XVIII ғасырлардағы орыс әдебиеттерінен жартылай отырықшы даладағы елді мекендердегі күймелі арба жөнінде мәліметтерді кездестіруге болады.

Күйме – дәстүрлі көлік жүйесінің ерекше сәнді, әрі арбаның дамыған түрі. Жол жүрген кезде күйме адамға жайлылықты және тынығып демалуына мүмкіндік береді. осындай арбаның үстіне тігілетін болғандықтан оны «күймелі арба» деп атау қалыптасқан. Күймелі арбаның ертеден қолданыста болғандығын сақ дәуіріне жататын Пазырық қорғанынан табылған нұсқасы мен петроглифтердегі суреттер дәлелдейді.

«Күйме» сөзін ғалым С. Қондыбай «кезбе» (кезбе < кейме < кеңме және күйме < күңме) немесе «қаң» (қаң > күң) сөзімен біртектес екендігін атап көрсеткен [210, 154 б.].

Күйме – ағашшы мен тігінші кәсібін меңгерген колөнер шеберлерінің біріккен туындысы. Ағаш бұйымдарын ұқсатумен негізінен шеберлер,

ұсталар немесе ағашшылар айналысты. Маңғыстаулық этнограф С.С. Бекешовтың зерттеуі бойынша, ағашшылар төрт топқа бөлінеді, олар – балташылар, үйшілер, оймашылар және тоқушылар [211, с. 143]. Күймені, сонымен қоса сүйреткіні «үйшілер» тобындағы ісмерлер жасаған. Ал, арба мен шана көліктерін «балташылар» тобындағы ағашшылар жасап шығарған. Ұсталар халықтың сұранысына орай арба, шана, күйме жасап, оны сәндеп отырған. Еліміздің әрбір өңірінде осы саланы терең меңгерген белгілі ағашшы-шеберлер мектебі қалыптасып, шеберханалары үздіксіз жұмыс істеп тұрған.

Ауызша деректер ауқатты отбасылар бойжеткен қыздарына, жаңа отбасын құрған жастарына арнап, сән-салтанатын көрсету үшін арнайы тапсырыспен күйме жасатқандығын айтады. Этнограф Ш.Ж. Тохтабаеваның «Шедевры Великой степи» атты монографиясында ауқатты отбасылар көш барысында күймелерін күміс қоңыраулармен сәндегені жөнінде айтылған [212, с. 129]. Күймеде қыздар мен қалыңдықтар отыратындықтан қоңыраулармен сәнделген, «*қоңыраулы күйме», «күймеге таққан түймесін», «күміс қоңырау тақтырып»* деген теңеулер осы күйме сәнімен байланысты. Күймеге тағылған қоңырау қандай металдан жасалса да (жез, қола) *«күміс қоңырау»* деп аталған, бұл теңеу қоңыраудың сыңғырлаған дауысына байланысты шыққан. Күйме қоңырауының бірегей үлгісі Қызылорда облысы, Сырдария ауданының тарихи өлкетану музейінде сақталған (Қосыша Б, сурет Б18).

Қазақтың Табын жән Керей тайпалары отырықшылыққа биім болғанын, сонымен қатар олардың ішінен күймелі арбалар мен үйді, киіз үйді көркемдеп жасайтын тамаша шеберлер шыққандығы жөнінде Ә.С. Тәжімұратов өз еңбегінде мәлімдейді [13]. Керей тайпасының ағашшы екені айтылған. Керей тайпасы орман ішінде отыратын ел, сол себепті де ағаштан жасалатын нәрсеге шебер келетіні сондықтан деп көрсеткен. Халық арасында «Керейден ұл туса, ағашқа күн туады» деген мақалдан күймелі арба жасау шебері болғанын аңғартады [213, 276 б.]. С. Мұқановтың «Өмір мектебі» трилогиясының «Есею жылдары» атты үшінші кітабындағы «Төңкеріс тойынан кейін» әңгімесінде: «Бөренені қыс арнап жасатқан шаналармен, жер аяғы босай – бричкалармен тарттырдық. Пар өгіз, пар ат дегендер дүниенің жүгін тасиды екен. Екі жүздей жігіт қарағайды жығып шыдатпаса, екі жүзге тарта парлап жеккен көлік, тасып та шыдатпайды», – делінген [213, 275 б.].

Күймелі арбалармен байланысты ерте кездегі Қазақстан жеріндегі елді мекендер, қамалдар мен бекіністер атаулары қойылған. Арба көлігіне байланысты «Қырық арба», «Арбасоққан» деген топонимдер кездеседі. Мысалы, Орал өзені бойындағы «Қырық арба» бекінісі жайлы саратовтық көпес Я.П. Жарков өз жазбаларында: «Крепость «Сорок повозок» (круглый форпост) названа так потому, что когда в давние годы стали строить эту крепость на реке Урале, то первые переселенцы приехали на сорока повозках», – деген [57, с. 52].

Орыс халқынан келген бірнеше арба түрлері де кездеседі. Ол арбалардың атаулары орыс тілінен қазақ тіліне икемделініп алынған. Мысалы, орыстың «бричкасы» қазақтың төрт дөңгелекті, кейде екі дөңгелекті бір атқа жегілетін, «брешке», «бірішке» жүк арбасы. Бірішке арбасын кейде өгізге де жеккен. С. Мұқановтың мәліметі бойынша, XX ғасырдың басынан-ақ орыстың бричка арбасы қазақтардың арасында қолданыс тапқан [7, 131 б.]. Орыс арбаларының бұл түрлері қазақтардың тұрмысында ғана емес, XIX ғасырдың соңына қарай Кавказдағы ингуш халқының тұрмысындағы кірме көліктер санатына кіреді. Бірішке 1920-1930 жылдар арасында ингуштардың барлық ауыл-аймақтарында қарқынды түрде тарап кетті [214]. Бұрынғы Торғай және Ақмола облыстарының солтүстік уездерінде орылған егінді қырманға тасу үшін қос ат немесе бір ат жегілген арбаларды, соның ішінде бірішкелерді пайдаланған.

Дж.Х. Кармышева «Хозяйство казахов на рубеже XIX-XX веков» атты кітабында: «Қазақтар жәрмеңкелерден арба мен бірішкелерді орыс және украин шеберлерінен сатып алып отырған. Кейіннен қазақ ұсталары да арба мен бірішкелерді жасай бастаған. Бір ат жегілген бірішкелерге 50-60 бау байланған астық тиелген, екі ат жегілген бірішкелерге 100-120 бау байланған бидайлар артылған», – деген қате пікір берген [131, с. 243-244]. Арбаның генезисі ертеде пайда болғаны және арба жасау өнерін қазақ халқы ертеден меңгергені жөнінде жоғарыдағы тарауларда толық қанды айтқанбыз.

МКЗ мәліметтерінде 1898-1910 жылдары бірнеше ауыл шаруашылығы санағы шаруашылық бұйымдарды есепке алған. Шаруашылық құралының бірі ретінде қарастырылатын көлік түрлері Қазақстанның барлық облыстарында жүргізілген санақ тізіміне енгізілді. Статистік тізімге енгізілген шаруашылық құралдар қатарына арбалар (екі және төрт дөңгелекті) мен шаналар енді. Қазақтың 10% санаққа кірмегенін есепке алсақ, онда шаруашылық бұйымдардың да саны 10% кем деп қарауға болады. Яғни М.Б. Тәтімовтың нұсқасы бойынша, осындай көрсеткіш көшпелі қазақтардың тізіміне кірмей қалған [215].

Бричка арбасынан басқа, славян халықтарынан келген *тарантас* арбасы да қазақ халқы арасында кең таралған. Тарантасқа деген қызығушылықтың жоғары екендігі А.К. Гейнстің әскери жинағында жақсы сипатталған [67]. Тарантас – Қазақстанның солтүстік өңірлерінде ең көп кездесетін арбалардың бірі болған. Ол адам тасуға арналған жеңіл арба. XIX ғасырдың екінші жартысында тарантас деп жолаушы тасуға арналған артқы және алдыңғы дөңгелектерінің арасы алшақ, рамасы ұзын екі сырық түрінде жасалған, адам отыратын қорабы орта тұсына орналасқан арбаны атаған [168]. А. Терещенко «Следы Дешт-Кыпчака и Внутренняя киргиз-кайсацкая орда» атты мақаласында қазақ балаларының тарантастың дөңгелегіне мініп, секіріп, ойнап жүргенін суреттейді [216]. Шығыс Қазақстан облысы Семей қаласындағы Абайдың мемлекеттік тарихи-мәдени және әдеби-мемориалдық қорық-музей қорында Абай Құнанбаев мінген төрт дөңгелекті, адам тасымалдайтын тарантас арбасы сақталған (Қосыша Б, сурет Б19).

Қазақстанда тарантастың екі түрі тараған: қорапты арба және жадағай арба. С. Мұқанов өзінің шығармаларында, тарантас арбаларын көбеюімен, халық арасында салт міну азайған деп көрсетеді. Оңтүстік және таулы аймақ тұрғындары әлі де салт мінген делінген. Әсіресе, Солтүстік Қазақстан тұрғындары тарантасты қолданғандығы соншалықты, машина көбейгенге дейін колхозшылар, бригадирлер, басқармалар жақын жерге мініп барған [7, 130-131 б.].

Яғни бұл көлік адам тасымалдау үшін ең ыңғайлы әрі қолайлы құрал болғанын байқаймыз. Тарантасқа көбінесе, бір ат жегілген. Кейде ұзақ жолға шыққан жағдайда атты қос-қостап жегеді. Қорапты тарантастың жадағай арбадан ерекшелігі, оның үстіне шиден немесе шіліктен тоқылған екі тепкішекті қорап орнатылады, ал жағалай арба үстіне тақтайлап, екі жақтау орнатылып, үстіне кілем немесе киіз төселеді.

Тарантасты, жалпы арбаларды жорық барысында жарақаттанған және науқас әскерлерді тасымалдау үшін қолданған. В.О. Троцкийдің «О снаряжений степных отрядов» атты мәліметінде Хиуа жорығы кезінде Орынбор отрядының атқа жегілген шамамен, 100-дей арбалары мен экипаждар, ал Түркістан отрядында бір ғана тарантас қызмет еткендігі жөнінде мәліметтер кездеседі. Тарантастар адам, жүк тасымалдауға ыңғайлы көлік болған [75].

XIX ғасырдың орта кезінде тарантас, басқа да күймелі арбаларға жорға немесе желісті мықты аттарды ортасына, екі жағына шоқырақтай шауып отыратын жеңіл екі атты жеккен [181].

Ғалымдар күймелердің тарихи сахнадан жоғалып кетуін көшпелі халықтардың бір жерде тұрақтануымен және жаңа жетілдірілген үйлердің түрлері пайда болуымен байланыстырады. Зерттеушілер күймелі арбалардың біртіндеп ұмытыла бастаған мерзімі XVII ғасыр деп тұспалайды [217, с. 116; 218, 127 б.]. В.В. Востров және И.В. Захарова «күймелі арбалардың қазақ тұрмысында қашан қолданыстан шығып кеткені белгісіз» деп жазады [13, с. 23]. Әрине бұл оймен келісуге болмайды. Өйткені Ә.Х. Марғұланның айтуынша, XIX ғасырда көк күймелерді ауқатты отбасылар азық түлік және басқа да заттарды сақтау мақсатында пайдаланған [38, с. 14]. Дегенмен, Жамбыл Артықбаев докторлық диссертациясында Георгидің «қазақтар жылжымалы киіз үйлерімен тіршілігінің ең басты және жалғыз сүйеніші мал үшін өз сахараларында тынымсыз көшіп жүреді» деген жазбасына қатысты түйелермен қатар кей ұлыстардың күймені де қолдануы мүмкін екенін айтқан [217].

Ал, Д. Майдар, Д. Пюрвеев пен Н.Н. Крадиннің пікірінше, XVIII ғасырдағы Моңғол империясының гүлденген уақытында арба үстіндегі үйлер кеңінен сұраныста болып, кейіннен соғыстың тоқтауы, территория аймағының қысқартылуы салдарынан олардың маңыздылығы ақырындап азая түскен. Ғалымдардың пікірінше, мал шаруашылығында, яғни малдарды алыс өрістерге жіберу кезінде арбалы үйлердің кейбір түрлері уақытша баспана қызметін атқарған [219, с. 19-22; 220, с. 47].

Сонымен қатар, Еуразия даласындағы көшпелі халықтардың шекаралары тарылуына байланысты көш жолдарының азаюы бұл жылжымалы баспана түрлері сұранысқа түспей, біртіндеп жойылуына әкелді десек те болады. Әйтседе, орыс саяхатшыларымен келген, адам тасымалдауға арналған пайтон, бірішке, тарантас, пәуеске деп аталатын төрт дөңгелекті арба түрлерін қазақтар күймелі арбаның қарапайым түрі ретінде қабылдады.

Салтанатты күйме немесе қарапайым күйме болсын олардың атауларына орыс сөздерінің кірігуі қазақ жерінде орын алған орыс отаршылдығының дәстүрлі көлік жүйесіне әсері болғанын және оның қазақ тұрмысына XIX ғасырда дендеп енгенін дәлелдейді.

Көлік статистикасы

1870, 1897, 1910, 1911, 1917, 1920, 1926 жылдардағы санақ кітаптарындағы мәліметтердің ішіндегі 27 томды құрайтын, қазақ халқының этникалық тарихын, дәстүрлі шаруашылығын зерттеген маңызды дерек көзі «Материалы по киргизскому землепользованию...» (МКЗ) еңбегінің жарыққа шығуына Ф.А. Щербина, П. Румянцев, В. Скалов, П. Хворостанский және басқа да авторлардың жұмыстары себеп болды. МКЗ материалдары қазақ халқының дәстүрлі көлік түрлеріне қатысты құнды мәлімет беретін маңызды дерек көзі болып табылады. Жетісу және Семей облыстары бойынша жүргізілген статистикалық мәліметтерді мысал ретінде алып отырмыз. Ауыл шаруашылығы санағы нәтижелерінен аталмыш екі облыстың уездерін салыстырмалы сараптау жасауға таңдап алдық.

Патша әкімшілігі тұрғындар және мал басын санауымен қатар шаруашылық бұйымдарын да тіркеуге алған. Жоғарыда атап кеткендей, тізімделген шаруашылық бұйымдар қатарына арба түрлері мен шана кірген. Мысалы, тек қана Жетісу өңіріндегі Верный уезінде жүргізілген санақты алатын болсақ, ондағы ауыл шаруашылықтары мен қауымдарынан жинақталған төрт дөңгелекті арба – 126, екі дөңгелекті арба – 1336, шана – 3590 тізімге алынған. Верный уезінің көлік түрлерінің жалпы санын толығырақ МКЗ кітабына сүйеніп, келесідей 6-кесте құрастырылды.

7-кесте. Верный уезі бойынша төрт және екі дөңгелекті арбалардың санағы [102, с. 162-209].

№	Уезд бойынша шаруашылық ауылдар №№	Болыстар	Төрт дөңгелекті арбалар	Екі дөңгелекті арбалар
1	2	3	4	5
1.	1-9	Қызылбұр		
2.	9-23	Сюгатина	4	17
3.	23-26	Боқай	11	33
4.	26-39	Түрген	27	26
5.	40-46	Шығыс Талғар		32
6.	47-67	Батыс Талғар	6	385
7.	67-73	Кіші Алматы		215

8.	74-75	Чапращинск	4	119
9.	77	Кіші Алматы	2	19
10.	78-79	Чапрашинск		20
11.	80-91	Үлкен Алматы	2	244
12.	92-95	Шамалған	4	35
13.	96-99	Жайылмыш	2	22
14.	100-101	Шамалған		12
15.	102-103	Жайылмыш		43
16.	104-109	Қарғалы		31
17.	110-115	Ұзынағаш		23
18.	116-134	Шығыс Қастек	7	10
19.	135-140	Ботбай	1	9
20.	141-155	Батыс Қастек		2
21.	156-159	Тайтөре		
22.	160-168	Ргайты	1	3
23.	169-178	Қордай		4
24.	179-180	Жаңа Іле		
25.	181-183	Төменгі Іле		
26.	184-189	Ботбай		6
27.	190-197	Жайылмыш		
28.	198	Мойынқұм	2	
29.	199	Сарытоқым	1	
30.	200	Күрті	1	
31.	201	Төменгі Іле	1	
32.	206-208	Жаңа Іле		
33.	209-210	Қызылбор	4	2
34.	211-212	Шамалған		4
35.	213-214	Жайылмыш		
36.	215	Қарғалы		1
37.	216-218	Төменгі Іле		
38.	219	Үлкен Алматы		26
	Жалпы саны		126 (9 %)	1336 (91 %)

1910 жылғы санақ бойынша Жетісу облысы Лепсі, Қапал және Верный уездері бойынша арба мен бричканың жалпы санын айқындадық. Лепсі уезінде арбаның саны 6813, бричка 148 бірлікті құрады [99, с. 2-90]. Қапал уезі бойынша арба – 2718, бричка – 147 [99, с. 112-134], Верный уезінде – 2505 арба, 139 бричка тізімге енген [99, с. 156-252].

Қазақтардың ауыл шаруашылығы бойынша статистикалық мәліметтер аймақтағы көліктердің тұрмыстағы қажеттіліктерінен керекті сипат береді. Іле Алатауының мұздықтарынан бастап Балқаш көлінің ойпаңына дейінгі аралықты қамтитын Верный уезін жеті ауданға бөліп қарастырған.

Бірінші аудан мұздықтар мен таулы аймақ болғандықтан тізімге енбеген.

Екінші аудан бойынша көліктердің екі түрі де аз тіркелген. Себебі, бұл аудан Іле Алатауының солтүстік беткейіндегі таулы аймақты алып жатыр.

IV-ауданда арбалар салыстырмалы түрде ең көп тіркелген. Себебі бұл аймақ суармалы егіншілкпен айналысады.

Балқаш маңындағы құмды дала VI-ауданға кіреді. Сол себепті де арба саны аз тіркелген. Яғни құмды аймақта дөңгелекті көліктер аса қажеттілік тудырмаған.

Жалпы Қазақстанның оңтүстік-шығыс бөлігі жартылай отырықшы халық болғандықтан, бұл аймақтағы арба мен шаналардың саны айтарлықтай көп болуы тиіс. МКЗ берген мәліметтер бойынша осы уездің жеті болысында екі дөңгелекті арба төрт дөңгелекті арбамен салыстырғанда анағұрлым кең қолданыста болғанын байқадық. Екі дөңгелекті арба 2741 бірлікті құраса, төрт дөңгелекті арба небәрі 383 дананы құраған. Кестеде жеті ауданның нөмірленген қауымдары қосымша берілді. Мұндай көрсеткішті төмендегі кестеден аңғарамыз (7-кестені қараңыз).

8-кесте. Жетісу облысы Верный уезінің аудандары бойынша көлік түрлерінің көрсеткіштері [102, с. 298-407]

	№	Аудандар	Қауымдар №№	Көлік түрлері	Саны
1.		II аудан	№ 160 а, 161 а, 162 а, 172, 173, 211, 212	Төрт дөңгелекті арба	54
				Екі дөңгелекті арба	24
3.		III аудан	№ 1-8, 8 а, 9-11, 17, 18, 23, 24, 25, 26-29, 42-45, 210	Төрт дөңгелекті арба	69
				Екі дөңгелекті арба	108
5.		IV аудан	№ 24 $_4$, 25 $_{4,}$ 32-36, 38, 46, 47, 47а, 48-108, 108а, 109, 110, 110а, 111, 112, 112а, 113-116, 116а, 117-146, 148-157, 157а, 158, 160-171, 174, 175, 209, 219	Төрт дөңгелекті арба	270
				Екі дөңгелекті арба	3742
7.		V аудан	№ 16а, 17а, 19а, 20-22, 23а, 24, 25, 30, 31, 33а, 36а, 37, 39, 40, 52а, 179а, 180а, 201-208	Төрт дөңгелекті арба	30
				Екі дөңгелекті арба	114
9.		VI аудан	№ 12-16, 19, 21а, 135а, 137а, 138а, 139а, 140а, 147, 147а, 159, 176-198, 213, 214, 215	Төрт дөңгелекті арба	3
				Екі дөңгелекті арба	24
11.		VII аудан	№ 2, 136а, 199, 200, 216-218	Төрт дөңгелекті арба	12
				Екі дөңгелекті арба	-
	Жалпы саны			Төрт дөңгелекті арба	438 (10%)
				Екі дөңгелекті арба	4012 (90 %)

Жетісу облысының уездерін нақты қарастырамыз. Мысалы, осы облыста жазғы көліктердің екі түрі: төрт дөңгелекті арба және жай арба көрсетілген. Мұнда қазақтармен қатар басқа да ұлттардың өкілдері (орыстар, ұйғырлар және т.б.) мекендеген Иванов, Құрман, албан, дулат руының түрлі өкілдерінен құралған Шелек, Меркі болыстарында жылдың төрт мезгілінде пайдаланылатын көліктердің саны күрт төмендігін байқаймыз. Иванов болысында төрт дөңгелекті арба – 3 (1%), екі дөңгелекті арба – 3 (1%), шана – 25 (98%); Құрман болысында шана саны 34, яғни көліктің бұл түрі болыс бойынша жалпы 97% құрайды. Шелек болысында төрт және екі дөңгелекті арба – 1 дана, Меркі болыстарында шана – 4, екі дөңгелекті – 1. Екі болыста

көлік көрсеткіші мүлдем төмен. Мысалы, Иванов болысында мал шаруашылығымен айналысатындардың басым болуына байланысты қыс мезгілінде пайдаланылатын шаналардың көптігін нақты көруімізге болады.

Біздің ойымызша, осындай бағыттың орын алғандығы – кешенді, соның ішінде жер шаруашылығына және т.б. өндірістерге бағытталғандығында болуында. Отырықшы халықтармен көршілес тұрғандығын және отырықшы шаруашылық мәдениеттің – бау-бақша, жер шаруашылығы, егін шаруашылығы басымдылығын көруімізге болады.

Жаркент уезі қазақтарының албан руының түрлі өкілдерінен құралған Әлжан, Кеген, Айт, Бүдеті болыстарында да жоғарыда көрсетілген жазғы және қысқы көліктердің сандары мен үлес салмағы нақты байқалады. Мысалы, Кеген болысында кешенді шаруашылықтың мал шаруашылығының басымдылығына байланысты қыс мезгілінде пайдаланылатын шаналардың көптігін нақты көруімізге болады.

Әлжан мен Кеген болыстарын салыстырмалы түрде алатын болсақ, Кеген болысында қысқы көлік құралы – шана саны 197-ні құрайды. Әлжан болысында – 52, Бүдеті болысында – 27 шана тіркелген. Ал төрт дөңгелекті арба Бүдеті және Айт болыстарында мүлдем тіркелмеген. Әлжан болысында бар жоғы1 ғана төрт дөңгелекті арба есепке алынған. Сонымен қатар екі дөңгелекті арба Бүдеті болысында жоқтың қасы. Айт және Әлжан болыстарында бір ғана арба санаққа енген. Жоғарыда аталған төрт болыс ішінде Кеген болысында ғана көліктің үш түрі бойынша жақсы қамтылған (8-кестені қараңыз).

9-кесте. Жетісу облысы Жаркент уезі болыстары, әкімшілік ауылдарындағы шаруашылық құралдары бойынша статистикалық мәліметтері [101, с. 174-180].

№ әкімші-лік ауылдар	Әлжан болысы			Кеген болысы			Айт болысы			Бүдеті болысы		
	рба4 дөңг.	Арба	Шана	рба4 дөңг.	Арба	Шана	рба4 дөңг.	Арба	Шана	рба4 дөңг.	Арба	Шана
1	-	1	28	1	4	23	-	1	-			9
2	-	-	1	-	6	51	-	-	-			3
3	-	-	1	7	2	39	-	-	1			2
4	-	-	13	2	2	62	-	-	-			-
5	1	-	4		-	5	-	-	-			-
6	-	-	3		1	14	-	-	-			3
7	-	-	-			1	-	-	-			10
8	-	-	-			-	-	-	7			
9	-	-	-			1						
10	-	-	2			1						
11						-						
12						-						
Жалпы саны	1 2%	1 2%	52 96%	10 5%	15 67	197 89%	- 0%	1 11%	8 89%	- 0%	- 0%	27 100%

					%							

Ал, енді Жаркент уезінің Қошмамбет, Қоңырбөрік, Сарытоғай және Борохудзир болыстарында жоғарыда көрсетілген көліктердің саны өте төмендігін байқаймыз. Қошмамбет және Қоңырбөрік болыстарында төрт дөңгелекті арба мүлдем тіркелмеген. Сарытоғай және Борохудзир болыстарында небәрі – 2 төрт дөңгелекті арба тізімге енген. Қоңырбөрік және Борохудзир болыстарында екі дөңгелекті арбаның саны – 2, Қошмамбетте тізімге енбеген (9-кестені қараңыз). Мысалы, Борохудзир болысы немесе Бурақожыр қазіргі таңда Алматы облысы Панфилов ауданындағы Айдарлы ауылдық округі деп аталады. Тұрғындары негізінен қой шаруашылығымен айналысқандықтан санаулы отбасы қоныстанған. Сол себепті де көлікке деген сұраныстың аз болуы әбден мүмкін. Қазіргі кезде Айдарлы ауылында шамамен 1800 тұрғындар саны тіркелген.

Шана санының көрсеткіші екі және төрт дөңгелекті арбаларға қарағанда аталған болыстарда басымырақ.

Ол да күнделік өмірде жергілікті қазақ қауымында көшпелі мал шаруашылығының басымдылығын көрсетеді. Бұның нақтылығы мен объективтілігі біз сүйеніп отырған «Материалы по киргизскому землепользованию» атты дерегіндегі орыс статистерінің мәліметтерінде нақты көрініс тапқан.

10-кесте. Жетісу облысы Жаркент уезі болыстары, әкімшілік ауылдарындағы шаруашылық құралдары бойынша статистикалық мәліметтері [101, с. 180-186].

№ әкімші-лік ауыл-дар	Қошмамбет болысы			Қоңырбөрік болысы			Сарытоғай болысы			Борохудзир болысы		
	арба4 дөңг.	Арба	Шана	арба4 дөңг.	Арба	Шана	арба4 дөңг.	Арба	Шана	арба4 дөңг.	Арба	Шана
1	-	-	4	-	1	-	-	1	-	-	-	-
2.	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	1	1
4.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
5.	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-
6.	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-	2
7.	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-	-	-
8.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Жалпы саны	- 0%	- 0%	9 100%	- 0%	1 50%	1 50%	1 10%	5 50%	4 40%	1 25%	1 25%	3 30%

Төмендегі 11-кестеде аталмыш уездің қазақтар мекендеген Тоғырек, Тұрдымбет, Тоқарыстан және Байтөгей болыстарындағы біз қарастырып отырған көлік түрлері өте аз көрсетілген. Олардың саны небәрі 100-ден

аспайды. Мысалы, сонымен қатар төменде көрсетілген болыстарда да қысқы көліктердің басымдылығы байқалады.

11-кесте. Жетісу облысы Жаркент уезі болыстары, әкімшілік ауылдарындағы шаруашылық құралдары бойынша статистикалық мәліметтері [101, с. 180-186].

№ әкімшілік ауыл-дар	Тоғырек болысы			Тұрдымбет болысы			Тоқарыстан болысы			Байтөгей болысы		
	арба4 дөңг.	Арба	Шана	арба4 дөңг.	Арба	Шана	арба4 дөңг.	Арба	Шана	арба4 дөңг.	Арба	Шана
1	-	2	2	-	5	1	-	4	2	-	-	2
2.	-	-	-	-	2	-	1	9	8	-	1	4
3.	-	-	-	-	1	-	-	2	7	-	1	1
4.	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
5.	-	5	5	-	-	-	-	1	3	-	-	-
6.				-	6	6				-	-	2
7.				-	-	-				-	-	-
8.										-	1	2
9-10.										-	-	-
Жалпы саны	- 0%	8 50%	8 50%	- 0%	14 67 %	7 33%	1 3%	16 43%	20 54%	- 0%	3 19%	13 81%

Жаркент уезін жер бедеріне байланысты 11 аймаққа бөліп қарастырған. Бірінші аймақ таулы болғандықтан санаққа енбеген. Мысалы, II-аймаққа Текес өзенінің оң жағалауы жатады. Жалпы Жаркент уезі бойынша төрт дөңгелекті арбалар – 52, арбалар – 198, шана – 1856 құрайды.

Жетісу облысының Жаркент уезі 11 ауданға, соның ішінде қауымдарға бөлінген. Әр аймақтың табиғат ерекшелігіне қарай көлік құралдары сұраныста болған. Мысалы, 4-ші аймақта халық саны көп, сондықтан да көліктердің үш түрі басқа аудандарға қарағанда басым.

Енді біз зерттеп отырған жылдары Жетісу облысының уездерімен шекаралас Семей облысы Павлодар уезіндегі статистикалық мәліметтерге қарағанда, жылдың төрт мезгілінде пайдаланылатын көліктердің саны басымырақ екенін байқаймыз.

Келесі 12-кестеде ұсынылатын 1910 жылғы Семей облысы Павлодар уезінің ауылдары бойынша жүргізілген статистикалық мәліметтерде көлік түрлерін қысқы және жазғы деп қарастырған. Онда мысал ретінде Аққелін болысының екі ауыл-округіндегі шаруалардың аты-жөні мен көліктерінің жалпы есебін жеке-жеке нақты көрсетуді жөн көрдік.

Төмендегі 12-кестеде 1897 және 1910 жылдары жүргізілген санаққа қысқы және жазғы көлік түрлері енген. Санақта шаруашылық ауылдарының орналасқан мекені мен сол әкімшілік ауылдың ақсақалдарының аты-жөндері берілген. Кестеде көріп отырғанымыздай жазғы көлік түрлері қысқы

көліктерге қарағанда анағұрлым жоғары. Мысалы, №1-әкімшілік ауылына қарасты Айрық ауылының тұрғыны Әбікей Сәтбаевтың – 53 жазғы көлігі тіркелген. №1-әкімшілік ауыл бойынша ең көп жазғы көлік көрсеткіші болып табылады. Тізімге енген қазақ халқының ағартушысы, көрнекті педагог, «Алаш Орда» ұлт-азаттық қозғалысының қатысушысы Әбікей Зейінұлы Сәтбаев Павлодар уезі Аққелін болысында (қазіргі Павлодар облысы Баянауыл ауданы Қ.И. Сәтпаев ауылы) дүниеге келген.

Болыстың Аққелін аталуына байланысты ел арасында көптеген аңыздар бар. Атаудың шығуына байланысты әйгілі мемлекет қайраткері Мұса Шормановтың келіншегі Нақжанның құрметіне арналған деседі. Кейбір деректер бойынша Аққелін қыратының етегінде «ақкелін» өсімдігі өскен деседі. Бұл болыста негізінен қаржас руына жататын анай ұрпақтары мекендеген. Мұса Шормановтың ұрпақтары Сәдуақас Шорманов, Шахизинда Шорманов, Жармұхамед Шорманов, Мұхамед-Рахым-Шахизинда Шорманов және Жапал Шормановтар осы болыста дүниеге келген. Сонымен қатар олардың аты-жөндері санаққа да енген *(12- кестеден қараңыз).*

12-кесте. Семей облысы Павлодар уезі Аққкелін болысының әкімшілік ауылдарының көрсеткіштері [103, с. 4].

1897 жылғы санақ бойынша	1910 жылғы санақ бойынша	Ақсақалдың аты-жөні	Шаруашылық ауылдарының орналасқан мекені	Қысқы көлік	Жазғы көлік
№1-әкімшілік ауылы					
9	1	Тыштыбай Байғабов	Қызылағаш	1	9
6	2	Әбікей Сәтбаев	Айрық	-	53
22	3	Имантай Итбасар	Шардара	2	9
22	4	Оразбай Көкікей	Ақтөбе	2	19
5	5	Шахзинда Шорманов	Сарықамыс	3	35
3	6	Жармұхамед Шорманов	Қаратұмсық	7	14
26	7	Жанар Атағай	Шоқтас	3	17
26	8	Қабікей Бейсен	Кіші қызыл арық	1	6
24	9	Жанұзақ Божбан	Үлкен қызыл арық	3	43
23	10	Сұлтанбай Кәпек	Ұзынжал	5	19
25	11	Ысқан Қодық	Қаратас	5	30
20	12	Оспан Жүсіп	Алғабас	3	16
28	13	Қозбағазы Жәнібек	Қайыншат	5	31
23	14	Қоңырбай Ноқшабай	Қожа	1	15
15	15	Шаймухамед Шаймерден	Бүркіт	-	12
31	16	Қайыр Жақып	Қарабет	5	16
33	17	Іңкәрбек Байтемір	Қозышық	-	15
36	18	Ысқан Көшербай	Сарыжал	5	15
35	19	Елеусіз Ахмет	Кереге тас	5	26
37	20	Оразбек Қожатай	Тасшоқы	1	10
32	21	Күрке Бөжекей	Үштас	3	30
1	22	Ахметқабыл Шорманов	Көшекбай	6	9
3	23	Жанмұхамед Шорманов	Ақпан сары	1	12

2	24	Ахметжал Шорманов	Көшекбай	9	23
Жалпы саны				76	484
№2-әкімшілік ауылы					
7	1	Қопабай Саидов	Қызылтұмсық	2	17
8	2	Әубәкір Тәшен	Қарабұлақ	11	33
15	3	Асайын Иса	Бестөбе	2	8
6	4	Серғазы Жүсіп	Ақжал	2	9
5	5	Байділдә Безген	Бұрған қиял бұлақ	3	23
4	6	Әскене Тайынша	Обалы	-	6
1	7	Нұрғазы Шиекбай	Қарақұдық	6	14
5	8	Жиенбай Бекеген	Тай сойған	4	19
2	9	Оспақ Мұстафа	Аралтөбе	-	17
17	10	Қасен Мәтен	Құпы қойған	8	44
22	11	Аман Әмір	Қаратөбе	3	16
16	12	Құтжан Кенембай	Сарыжал	1	30
18	13	Алпыс Шәуен	Жосалы	-	39
21	14	Омар Садабек	Керуен Құдық	-	3
21	15	Айдар Омар	Шеткі тұмсық	-	6
8	16	Жанбақыр Тәшен	Арда	3	11
23	17	Шәшек Зенқой	Құстас	4	45
Жалпы саны				49	340

Семей облысының 5 уезінің ішіндегі Палодар уезі Қазақстанның солтүстігіне қарай шалғай орналасқан. Шығысы – Алтай таулы аймағымен; солтүстігі – Томск губерниясының Қайың уезі және Ақмола облысының Омск уезімен; батысы – Ақмола уезі; оңтүстігі – Қарқаралы және Семей уездерімен шектесіп жатыр. Палодар уезін Ертіс өзені кесіп өтеді. Халықтың басым көпшілігі мал шаруашылығымен айналысады.

Кестеде көріп отырғанымыздай Павлодар уезі Аққелін болысы бойынша көліктердің саны әрқалай. Бұл сандық мәліметтер де арбалардың саны басым болғандығын көрсетеді.

13-кесте. Семей облысы Павлодар уезі Ақбетті, Ақсу, Алексеев және Аққелін болыстарындағы көліктерге байланысты көрсеткіштері [103, с. 2-21, 30-53, 50-57, 54-69].

Әкімшілік ауылдар №	Ақбетті болысы		Ақсу болысы		Алексеев болысы		Аққелін болысы	
	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік
1	80	303	226	248	9	225	76	484
2	79	345	247	260	44	333	49	340
3	46	476	289	371	62	292	118	490
4	29	487	215	228	55	546	57	380
5	50	507	186	162	50	293	39	324
6	95	616	186	198	20	156	652	2 161
7	31	260	21	29	36	378	64	613
8	46	453	-	-	-	-	59	152

9	92	447	-	-	-	-	36	166
10	108	408	-	-	-	-	-	-
11	51	234	-	-	-	-	-	-
Көліктердің жалпы саны	635 12%	4536 88%	1 370 48%	1 496 52%	61 18%	278 82%	557 13%	3 601 87%

Аталмыш кестеде жоғарыда қарастырып отырған Павлодар уезінің төрт болысындағы жыл бойы шаруашылықта және басқа да жағдайда қолданылатын нақты қысқы және жазғы көліктердің саны көрсетілген. Олардың біраз бөлігін қазақтардың ұсталары тапсырыс бойынша жасаған, сонымен қатар оларды Үлкен Қоянды және Қарқаралы жәрмеңкелерінде сатып немесе малға ауыстырып алған. Әрине, олардың жақсы түрлерін, мысалы материалына байланысты, көлеміне қарай, сонымен қатар сәнделуіне қарай ауқатты шаруалар иеленген. Қарапайым түрдегі арба түрлері орта шаруаларға тиесілі болған.

Жоғарыда көрсетілген болыстар, қазіргі кезде Павлодар облысының Павлодар, Ақсу және Баянауыл аудандарында орналасқан.

Төменгі *14-кестедегі* көрсетілген Павлодар уезінің Ақкөл, Алқакөл, Атабай және Атағозы болыстарындағы қысқы және жазғы көліктердің көрсеткіштері жоғарыдағы кестеге қарағанда сан жағынан басым келеді, әсіресе, Ақбетті болысымен салыстырғанда. Осындай көрсеткіштер көп жағдайда, әкімшілік ауылдардағы шаруашылықтардың санына, мал жандығына, байлығына байланысты келген. Сонымен қатар бұл әкімшілік ауылдардағы шаруашылықтар, тек қана өздерінің отбасыларына емес, сондай-ақ тауарлық экономикаға бағытталғанына байланысты болған.

14-кесте. Семей облысы Павлодар уезі Ақкөл, Алқакөл, Алтыбай және Атағозы болыстарындағы көліктерге байланысты көрсеткіштер [103, с. 18-29, 66-73, 70-81, 78-101].

Әкімшілік ауылдар №	Ақкөл болысы		Алқакөл болысы		Алтыбай болысы		Атағозы болысы	
	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік
1	424	610	428	514	351	356	-	270
2	154	215	466	541	157	184	-	174
3	152	304	547	757	215	236	-	249
4	239	438	348	438	155	164	2	346
5	357	531	356	405	402	499	4	448
6	252	550	88	118	190	239	1	347
7	106	262	-	-	177	185	-	230
8	87	121	-	-	232	249	-	-
9	205	283	-	-	185	149	-	-
10	130	243	-	-	-	-	-	-
11	152	187	-	-	-	-	-	-
Көлік-ң жалпы саны	2258 37%	3744 62%	2 233 45%	2 773 55%	2 064 47%	2 301 53%	7 0,3%	2 064 99%

Кестеде көріп отырғанымыздай Алқакөл болысында қысқы және жазғы көліктер саны бірдей. Алқакөл аталуының себебі, аталмыш болыстың біраз территориясын Алқакөл көлі алып жатыр. Алтыбай болысында да халық шаруашылықпен айналысқандықтан жазғы және қысқы көліктер саны бірдей көрсеткіш көрсетеді.

Келесі *15-кестеде* аталмыш облыстағы Павлодар уезінің Бестау, Босқұдық, Баянауыл және Далба болыстарындағы тоғыз әкімшілік ауылдардағы көрсетілген мезгілдік көліктердің нақты санын баяндайды. Кестеден мұнда тек қана Босқұдық болысындағы шаруашылықтарда пайдаланылатын көлік түрлері кеңінен дамығандығын көреміз. Екінші жағынан, жазғы көліктердің көп болуы, тек қана шаруашылық жағынан емес, сонымен қатар жалға да берілетіні байқалады.

15-кесте. Семей облысы Павлодар уезі Бестау, Босқұдық, Баянауыл және Долбы болыстарындағы көліктерге байланысты көрсеткіштер [103, с. 122-133, 98-105, 106-125, 130-145]

Әкімшілік ауылдар №	Бестау болысы		Босқұдық болысы		Баянауыл болысы		Далба болысы	
	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік
1	104	194	661	651	30	300	9	126
2	210	376	263	384	52	394	33	323
3	31	185	249	339	64	520	108	528
4	42	227	187	263	29	592	62	413
5	45	137	138	137	415	431	31	197
6	65	185	358	422	18	256	28	402
7	-	-	339	416	47	341	84	536
8	-	-	-	-	41	275	26	163
9	-	-	-	-	14	216	-	-
Көлік-ң жалпы саны	497 28%	1 304 72%	2 195 46%	2 612 54%	410 11%	3 325 89%	381 12%	2 688 88%

Павлодар облысының шығыс және оңтүстік-шығысында орналасқан Маралды, Мұздыкөл, Павлодар және Степной болыстарындағы көліктер саны жоғарыда көрсетілген мәліметтерге сай. Мұнда көліктердің көптілігі, қамтасыз етілуі тек қана Мұздыкөл болысында байқалады. Қалған үш болыста бұндай қамтамасыз етілмеген. Осы жағдайдың нақтылығы біз сүйеніп отырған «Материалы по киргизскому землепользованию» атты деректе толық келтірілген.

Маралды болысында: қысқы көлік – 839 (40%), жазғы – 1 260 (60 %); Мұздыкөл болысы: қысқы – 3 830 (47,7 %), жазғы – 4 203 (52,2 %); Павлодар болысы: қысқы – 1 230 (47,4 %), жазғы – 1 364 (52,6 %); Степной болысы: қысқы – 4 (0,3 %), жазғы көлітер – 1 502 (99,7 %) тіркелген. Аталған болыстардың ішіндегі Мұздыкөлде екі мезгілдің де қатынас құралдарының саны көп.

Павлодар уезінің Қарамола, Қараоба, Қызылағаш және Қызылтау болыстарындағы көліктердің аздығы мен көптігі нақты таралған шаруашылықтың түрлеріне байланыстығын көрсетеді. Мысалы, Қарамола болысындағы шаруашылықтарда 12 шаруашылықтың басым бөлігі таза көшпенді шаруашылықпен айналысқандығын аңғарамыз. Дәл осы үдеріс Қызылтау болысына да тән.

16-кесте. Семей облысы Павлодар уезі Қарамола, Қараоба, Қызылағаш және Қызылтау болыстарындағы көліктерге байланысты көрсеткіштер [103, с. 146-169, 166-177, 174-193, 190-205]

Әкімшілік ауылдар №	Қарамола болысы		Қараоба болысы		Қызылағаш болысы		Қызылтау болысы	
	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік	қыс. көлік	жаз. көлік
1	10	425	229	263	354	385	–	127
2	-	226	187	225	334	358	–	296
3	16	369	453	539	385	439	–	183
4	4	426	394	511	254	274	–	93
5	7	363	421	493	422	419	–	206
6	44	481	341	401	298	344	17	309
7	-	332	131	184	224	222	–	276
8	9	598	194	205	722	759		
9	1	721			395	486		
10	50	453			394	454		
11	-	244			353	359		
12	87	249			297	397		
Көлік-ң жалпы саны	228 4,5%	4887 95,55	2 350 45,4%	2821 54,5%	4432 47,5%	4891 52,5%	17 1,1%	1490 98,9%

1904 жылы басталған Ресей және Жапония империялары арасындағы соғыстың әсерінен қазақ жеріне орыс, украин және т.б. өзге ұлттарды жаппай қоныстандыру саясаты жүргізілді. Осындай саяси себептерге байланысты Павлодар уезіндегі көлік санының көп болуы өзге ұлттардың егін шаруашылығымен айналысып, көлікке деген сұраныстың көбейуін туындатуы мүмкін.

Теңкөл, Ұрықты және Шақшаң болыстарын салыстыратын болсақ, Ұрықты болысында ғана қысқы көлік – 2 513 (43 %), жазғы – 4 677 (57 %) саны тіркелген. Яғни, аталған үш болыстың ішінде ең көп қамтамасыз етілгенін аңғарамыз.

Шақшаң болысының №12 әкімшілік ауылында мүлдем техника тіркелмеген. Тереңкөл болыстың №10, 11, 12 әкімшілік ауылдарында олар туралы мәліметтің жоқтылығы нақты байқалады. Ал, келесі уездің орталық маңында орналасқан болыста жазғы көліктердің төрт есе екендігі білінеді. Тереңкөл болысы: қысқы – 2 587 (46 %), жазғы көлік – 3 035 (54 %); Шақшаң болысы: қысқы – 832 (21,3 %), жазғы – 3 060 (78,6 %) көлікті құрайды.

МКЗ бойынша Семей және Жетісу облыстары санақтарында көлік түрлеріне және оның санына қатысты нақты ақпарат берілген. Ал Қазақстанның батыс аймағында орналасқан Торғай облысының Ақтөбе уезі бойынша арбалардың саны емес, тек қана жүк тасушы кірешілерді жалдаудағы құн ақысы жөнінде ғана мәліметтер аламыз. Кірешілерді жалдау құны 1-Бүрті – 34 212 руб., Әлімбет – 24 992 руб., 2-Бүрті – 5275 руб. [97, с. 405], Түзтөбе – 12 731 руб. [97, с. 409] құраған. Аталған болыстарда кірешілерге деген сұраныстың анағұрлым жоғары екенін аңғарамыз. Ал Елек [97, с. 409], Қарақобда [97, с. 413], Ойсылқара, Бестамақ [97, с. 417] болыстарындағы кірешілерге деген сұраныс төмен екенін байқаймыз. Аталмыш облыстың Лбищенский уезі бойынша кірешілердің саны Ақтөбе уезімен салыстырғанда 71 адамға кем, 1041 кірешіге 105 719 рубль төленген. Орал облысының Лбищенский уезінің Жұбанышкөл, Үйретікөл, Шалқар [221, с. 406] және Индер [221, с. 424] болыстарында кірешілердің саны анағұрлым көп. Бүлдірті, Үленті, Қарасу, Мәтеш [221, с. 412] және Қызылжар [221, с. 424] болыстарында жүк тасушылардың саны жоғарыда көрсетілген кірешілерге қарағанда, 10 пайызын ғана құрайды. Сабынкөл болысында – 13 [221, с. 418], Құрайыл болысында – 9 [221, с. 406], Қалдығайты – 8, Жақсыбай болысында – 4 жүк тасушылар тіркелген [221, с. 418]. Сұналы болысында бір ғана кіреші санаққа енген. Кірешілер, яғни жүк тасушылар түйе немесе ат көліктерімен немесе оларға арба, шана жегу арқылы қызмет көрсеткен. Кірешілердің санына сүйене отырып, олар қолданған көлік түрлерін анықтауымызға болады. Себебі, жалданған әр кірешінің аздаған малдары немесе арба мен шана көліктері міндетті түрде болған. Кірешілерге қатысты мәліметтерге екінші тарауда кеңінен тоқталып кеттік.

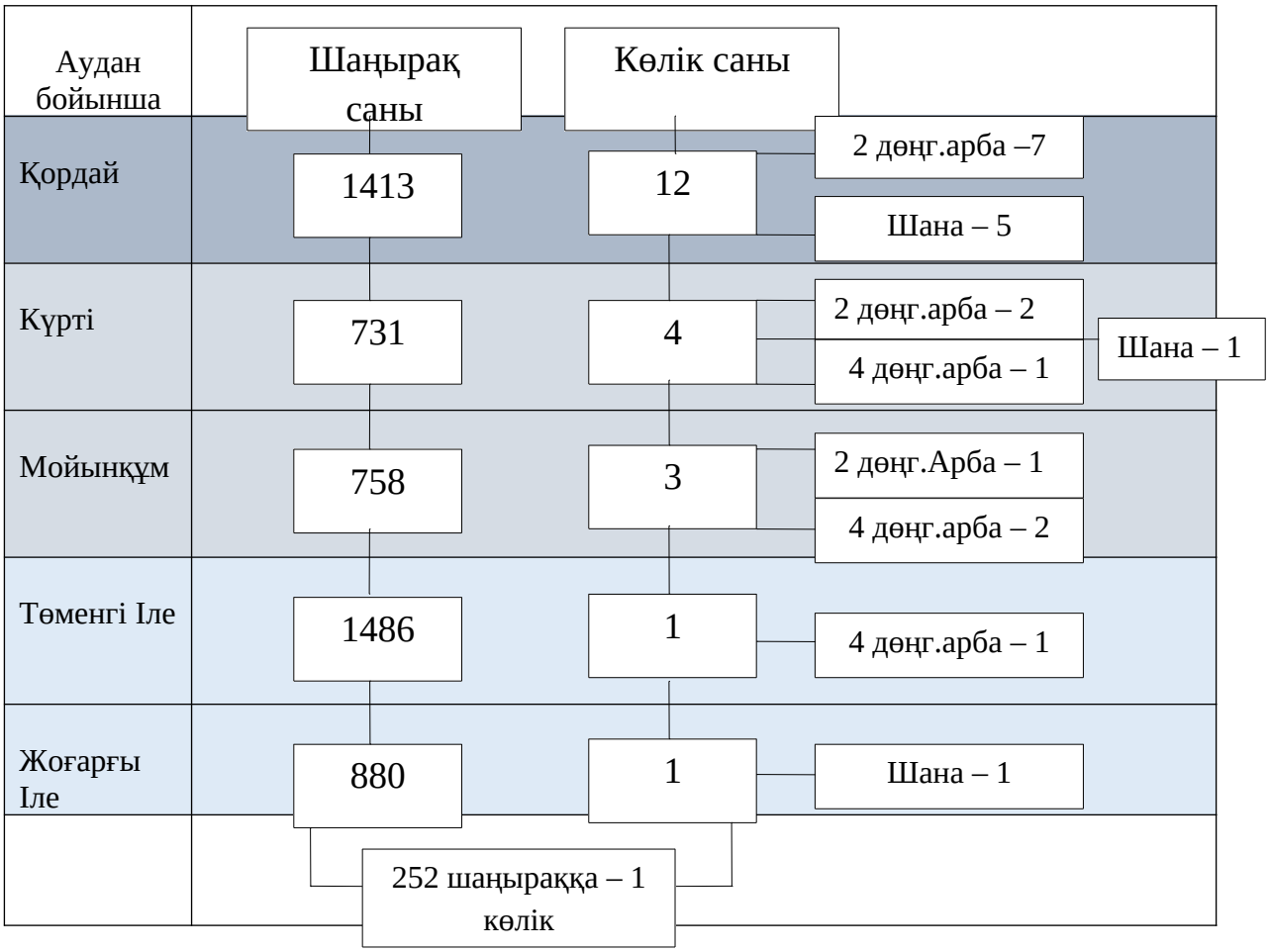
Ауыл шаруашылығы санағына көлік санының ілігуі көліктің шаруашылық пен тұрмыс қажетін өтеуде маңызының зор болғанын, оны алғашқы зерттеушілер мен санақшылардың назардан тыс қалдырмағанын дәлелдейді.

Ауыл шаруашылығы санағы бойынша жүргізілген көлік санының шаңырақ басына шаққандағы көрсеткіші.

Алғашқы ауыл шаруашылығы санағы негізінде Жетісу облысы Верный және Қапал уездері бойынша шаңырақ басына шаққандағы көлік саны математикалық әдіспен есептеліп, түсінікті болу үшін кесте түрінде берілді. Мысалы, Верный уезінің аридтік аймағына: Қордай, Күрті, Мойынқұм, Төменгі және Жаңа Іле бес болыстар кіреді. Сол болыс бойынша небәрі 21 көлік тіркелген. Соның ішінде екі дөңгелекті арба саны – 10, төрт дөңгелекті арба – 4, шана – 7.

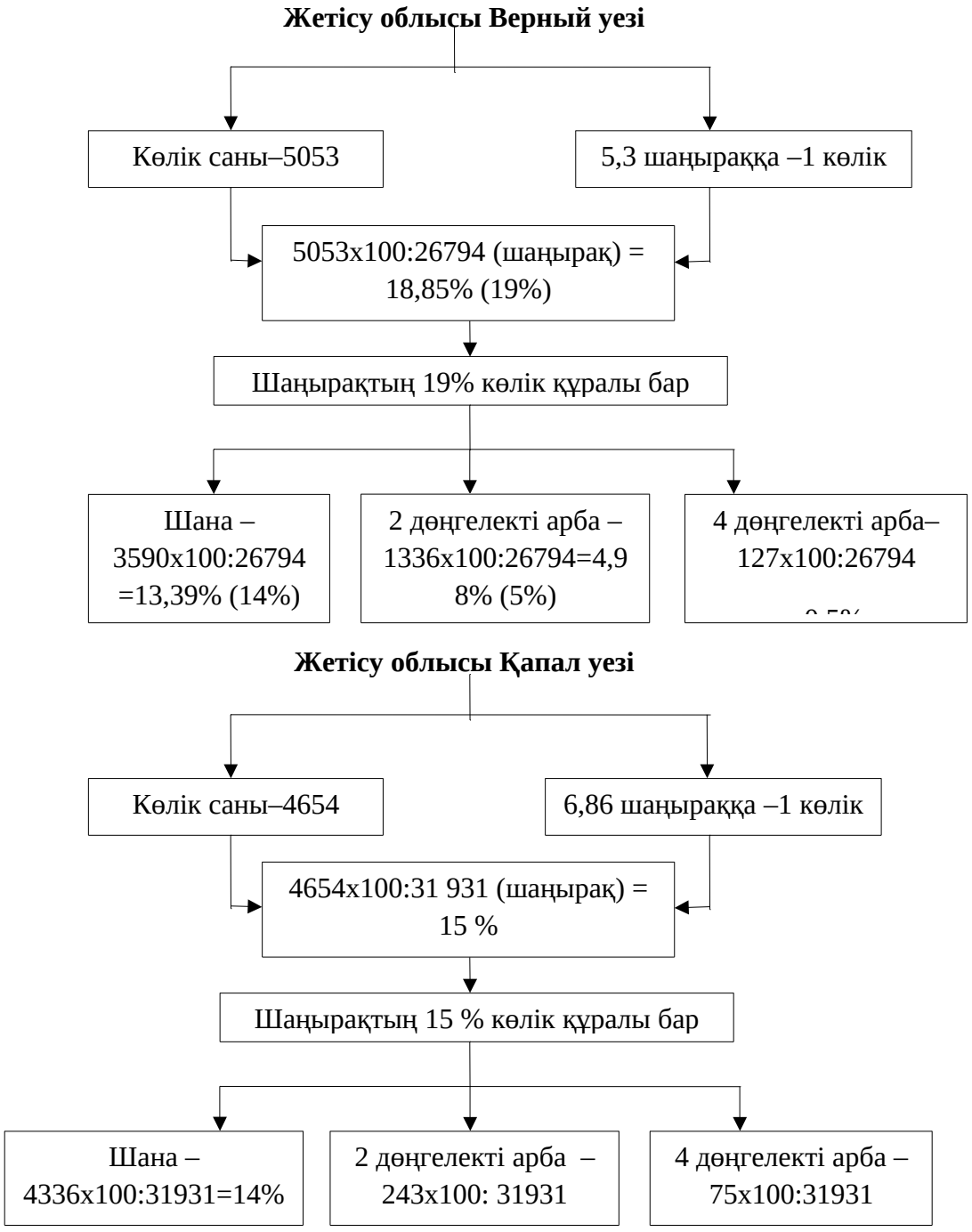
Аридтік аймақ негізінен ыстық континеттік жағдайда қалыптасқан, шөл және шөлейттік зона болғандықтан, қолдан жасалған көлік түрлеріне деген сұраныстың аз болуын, *17-кестедегі* көрсеткіштен аңғарылады. Жалпы бес аудан бойынша 252 шаңыраққа 1 көліктен келеді. Көлік түрлері өте аз, жалпы жоқтың қасы деуге тұрады.

*17-кесте.*Ауыл шаруашылығы санағы бойынша жүргізілген көлік санының шаңырақ басына шаққандағы көрсеткіші.



Қазақстанның оңтүстік аймағы, яғни Жетісу облысы бойынша екі уезді (Верный және Қапал) негізге ала отырып, шаңырақ басына шаққандағы көлік санын салыстырмалы түрде бердік. Верный уезі бойынша жалпы 5 053 көлік санаққа енген. 26 794 шаңырақ тіркелген. Шамамен, 5,3 шаңыраққа 1 көліктен келеді. Аталмыш аймақта ең көп тараған көлік түрі – шана (3 590 шана тізімге енген). 2 дөңгелекті арбаның – 1 336-сы тіркелсе, 4 дөңгелекті арба – небәрі 127 бірлікті құраған.

18-кесте. Жетісу облысының Верный және Қапал уезіндегі көлік санының салыстырмалы түрде пайызға шаққандағы көрсеткіші.



Ал, Қапал уезіндегі шаңырақ саны Верный уезіне қарағанда біршама көп, жалпы 31 931 шаңырақ санаққа енген. Бірақ, Верный уезінің көлік санымен салыстырғанда 399 көлікке кем. Бұл уезд бойынша 6,96 шаңыраққа 1 көліктен есептеледі. Ең көп тіркелгені – маусымдық мезгілде қолданатын сүйретпелі шана құралы. Ол Верный уезінде тіркелген шана санымен салыстырғанда, 746 данаға кем.

Қорыта айтқанда, *18-кестеде* ұсынып отырған мәліметтер бойынша Верный уезінде шаңырақтың 19%-ы, ал Қапал уезі бойынша 15%-ы көлік

құралдарымен қамтамасыз етілгені анықталды.

19-кестеде МКЗ материалдары бойынша Орал және Торғай облыстарының Қостанай уезінде 1909 жылы жүргізілген санақ негізінде тіркелген көлік түрлерін анықтап, оларды шаңырақ басына шаққандағы жалпы санын анықтадық. Қостанай уезінің Кеңарал, Меңдығара, Қарабалық, Аят, Дамбар, Жылқуар, Сүйіндік, Құмақ, Жетіқара, Аққарға, Бестөбе, Аманқарағай, Арақарағай және Обаған болыстары бойынша халық саны, соның ішінде шаңырақ саны, төрт және екі дөңгелекті арба, тарантас, шананың қалалық және қарапайым түрлерінің жалпы саны анықталды.

19-кесте. Ауыл шаруашылығы санағы бойынша жүргізілген көлік санының шаңырақ басына шаққандағы көрсеткіші.

№	Көрсеткіштер	Торғай облысы Қостанай уезінің болыстары (МКЗ материалдары бойынша)						
		Кеңарал	Аманқарағай	Меңдығара	Арақарағай	Дамбар	Қарабалық	Обаған
1	Халық саны	9452	13896	10483	10145	139	7905	5786
2	Шаңырақ саны	1503	2008	1520	1677	1460	1214	846
3	Көлік саны	14892	13959	12656	11411	9218	7586	6992
	4 дөңгелекті арба	8701	7066	7059	5590	1378	3583	4140
	2 дөңгелекті арба	-	-	-	-	3520	-	-
	Тарантас	833	818	816	1015	8	726	520
	Қалалық шана	596	6075	542	-	442	-	133
	Қарапайым шана	4762	-	4239	4803	3870	3277	2199
4	Шаңырақ басына шаққандағы пайыздық көрсеткіші	9,9 %	7 %	8,3%	6,8%	6,6%	6,3%	8,2%

Кестеде көрсетілген 14 болыстардың ішінде Кеңарал болысы бойынша шаңырақтың 9,9% көлік құралын иемденген. Сонымен қатар бұл көрсеткіштер Меңдығара болысында – 8,3%, Обаған болысында – 8,2%, Аят және Арақарағай болыстарында – 6,8%, Қарабалық болысында – 6,3% жабдықталған. Жалпы аталмыш болысттардың пайыздық көрсеткішін қосып есептесек, Қостанай уезіндегі шаңырақтардың – 89% көлік түрлерімен қамтамасыз етілгенін көреміз.

Қостанай уезінде көлік саны көрсеткішінің анағұрлым көп болуы жер аударылған орыс, украин халықтарымен жергіліктілер етене араласып кетуіне байланысты деуге болады. Қоныс аударылған өзге ұлттар сол аймақтың табиғи-климаттық ерекшеліктеріне байланысты мал және жер

шаруашылығымен айналысып кетті.

20-кесте. Ауыл шаруашылығы санағы бойынша жүргізілген көлік санының шаңырақ басына шаққандағы көрсеткіші.

№	Көрсеткіштер	Торғай-Орал облысы Қостанай уезінің болыстары (МКЗ материалдары бойынша)						
		Жетіқара	Аят	Жылқуар	Құмақ	Сүйіндік	Бестөбе	Аққарға
1	Халық саны	140	6470	6252	7121	5828	5957	5708
2	Шаңырақ саны	1257	953	1018	1198	963	929	871
3	Көлік саны	6811	6477	6006	4897	4876	3937	3672
	4 дөңгелекті арба	3088	646	569	2563	-	1935	1777
	2 дөңгелекті арба	-	3001	2682	-	2535	-	-
	Тарантас	585	9	36	376	349	230	312
	Қалалық шана	-	325	284	-	-	96	-
	Қарапайым шана	3138	2496	2408	1958	1992	1676	1577
4	Шаңырақ басына шаққандағы пайыздық көрсеткіші	5,4%	6,8%	5,9%	4,08%	5%	4,2%	4,2%

Қорытындылай келе, МКЗ материалдары негізінде қазақ халқының дәстүрлі көлік түрлерінің көрсеткіштері анықталып, талданып, математикалық анализ жасалынды. Қазақтардың тарихын, дәстүрлі шаруашылығын зерттеген маңызды дерек көзінен зерттеу тақырыбымызға қатысты қажетті ақпараттар алдық. Статистикалық мәліметтерді зерттеу жұмысына пайдалану барысында салыстырмалы түрде оңтүстік және солтүстік аймақтағы облыстардың көлік саны алынып, талданды. Мысалы, Жетісу облысының Верный және Жаркент уездеріндегі екі және төрт дөңгелекті арбалар мен шаналар, Семей облысының Павлодар уезінде қысқы және жазғы көлік көрсеткіші, Торғай облысының Ақтөбе және Қостанай уездері, Орал облысының Лбищенский уезі бойынша кірешілер, яғни жүк тасушылардың саны анықталды.

Қазақстанның оңтүстік бөлігіндегі Жетісу облысының Верный, Қапал уездері, солтүстік бөлігіндегі Торғай облысының Қостанай уезінің халық саны мен шаңырақ санын ескере отырып, көліктің қамтамасыз етілунің пайыздық көрсеткіштерін анықтадық.

Торғай облысының Қостанай уезінде халықтың 89% көлікпен қамтамасыз етілгенін анықтадық. Яғни еліміздің солтүстік аймағында көлік қатынас-құралдарына деген сұраныстың көп болғанын байқадық. Жоғарыда айтып кеткендей бұл облыстарға орыс, украин халықтарының жер

аударылуы және олардың жергілікті халықтармен бірге егін, мал шаруашылықтарымен айналысу үлкен себеп болды.

Жетісу облысының Верный уезінде 5,3 шаңыраққа 1 көліктен тиесілі, яғни жалпы көлік саны – 5053 құрайды.

Қапал уезі бойынша 6,86 шаңыраққа 1 көліктен келеді, жалпы көліктер – 4654 бірлік. Яғни, Торғай облысы Қостанай уезімен салыстыратын болсақ, бұл аймақтарда көлік құралдары анағұрлым төмен. Аз болуының себебін, оңтүстік өңірдің таулы аймақтарда орналасуына байланысты деп түсіндіруге болады.

2.3 Сүйреткілер мен шана түрлерінің қолданыстық ерекшелігі

Жегілетін көлік құралдарының бірі – дөңгелексіз көліктер. Оның бұл түріне шана, сүйреткі немесе сүйретпе жатады.

Сүйреткілер. Арба-шана жүре алмайтын таулы жерлерде, сонымен қатар дөңгелекті көліктер болмаған жағдайда жүк тасымалдауға кеңінен қолданылған бір немесе бірнеше сырық ағаштан жасалатын қарапайым тасымал құралы *сүйреткі* деп аталады. Сүйреткіні негізінен жағдайы төмен, мал басы аз шаруалар күнделікті тұрмыста қолданған.

Сүйреткіні ат, өгіз, түйе малдарына жіңішке келген бастарын бір жағына, ал жуандау бөлігін екінші жағына қатарластыра тіркейді (Қосымша В, сурет В1, В2). Ағаштары ерге, ашамайға артылып, жүк тиелетін артқы екі ұшы жерге сүйретіліп жүргендіктен сүйреткі аталып, ол кең қолданыста еніп кеткен. Сүйреткіні Ақтөбе облысының Шалқар ауданындағы қазақтар *жылдырғы*, ал тарбағатайлықтар *көбе;* Алматы облысының Шелек ауданының және Өзбекстан қазақтары жазда есекке тіркеп пішен таситын дөңгелексіз, шана тәрізді сүйреткіні *шине* деп атайды. Сүйреткі құралының келесі түрі *ыспаны* Қазақстанның батыс аймағы, Сыр өңірі және Ресейдегі Орынбор қазақтары шөп тасуға қолданады.

С.И. Руденко Семей облысының найман тайпасынан шыққан қазақтардың шаруашылық және тұрмыстық жағдайда өгізге жегілген сүреткілерді көп қолданғанын айтады. Себебі, сүйреткі дөңгелексіз көлік құралы болғандықтан таулы аймақтарда жүру өте ыңғайлы, әрі қолайлы болған [4, с. 11-12]. Осындай жүк артқан сүйреткіні С.И. Руденко Бұқтырма және Зайсан уезінен түсірген (Қосымша В, сурет В3).

П.П. Семеновтың редакциялауымен жарық көрген 19 томдық «Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении» атты жинақтың 1885 жылы шыққан Х-томы «Русская Средняя Азия» деп аталады. Аталмыш томда жергілікті қазақ халқының «сүйреткі» көлігінің суреті берілген [82].

Сүйреткіні қазақтар көбінесе, шаруашылық заттарды: шөп, ағаш басуға, жүк, киды, кейбір жағдайда адамды тасуға пайдаланған. Ат, өгіз, түйе жегілген сүйреткілермен буланған астықты қырман басына жеткізу үшін, жаз уақытында шөмелелерді қора маңына жеткізу үшін пайдаланған. Дәстүрлі

ортада қыстау маңындағы шабыстағы шөмелелерді көлікке басып әуре болмай-ақ, шөпарандарға аттың күшімен сүйреп әкелген. Ол үшін арба-шанаға жегіліп жүрген белді аттарға қамыт салып, бір-бір сүйреткілерін алдына өңгерген салт аттылар шөмеле тартқан. Олар шөмелеге барғаннан кейін оның астына сүйреткілерін сұғып, сүйреткіге тағылған арқанмен шөмеле етегін бастырып байлаған. Бұдан кейін шөмелеге тағылған арқанды қамыт құлақбауынан байлап, шөмелені сүйреп жүріп отырған [168, 693 б.].

XX ғасырдың басында Жетісу уездері мен Семей облысының оңтүстік бөлігінде негізінен астық бумасын түйемен жеткізсе, ал таулы аймақтарында сүйретпемен тасып отырған.

Х.А. Арғынбаев сүйреткінің атқа жегілу әдісіне қарай екі түрге бөледі [11, 45 б.]. Бірінші түрі үш-төрт көлденең шабақтар орнатылған басқыш тәрізді сүйреткіні тек көші-қонда жақын қашықтықтарға жүк тасуға пайдаланған. Сүйреткінің атқа жегілген жағы сүйреленіп, артқы жағы алшақтау келеді. Ал екінші түрін Қазақстанның әр аймағында сүйреткіні шөп үюге, ағаш тартуға, қар күреуге, кір-қоқыс шығаруға пайдаланған [181, 208 б.]. Сүйреткінің екі түріне де шөпті тиегенде шашылып қалмау үшін ұзын арқанмен бастырып қойған.

Сүйреткінің екі жұмыр ағаштан жасалған түрі ел арасында *итарқа, жантақ, қабырға шана* деп аталады. Сүйреткінің бұндай түрін жасауда ұзындығы екі-үш құлаш екі сырық пайдаланылған. Олардың жіңішке келген бастарын бір жағына, ал жуандау келген бөлігін екінші қатарға, арасына көлік (ат, өгіз) сиятындай алшақтау етіп қатарластыра қойған. Оның жуан келген басына жүк басу үшін екі сырықты бір-біріне жалғастырып, бірнеше сырық ағаш көлденең байланған. Ал жіңішке келген екі басы жіппен байланып ерге, ашамайға артылған, жүк тиелетін артқы екі ұшы жерге сүйретіліп жүрген.

Сүйреткінің бір түрі шөмеле тартуға арналып, шетен сияқты қатты ағаштан дайындалған. Оның ұзындығы шамамен, екі құлаштай, жуандығы білектей болған. Сүйреткі ағаштың жіңішке келген басы үшкірленген, ал жуан келген екінші басы кертіліп, оған *бәлек* тағылған. Бәлектің екі басына сүйреу үшін арқан байланған. Сүйретпенің шөп таситын *ыспа, жылдырғы* деп аталатын қарапайым түрлері бар. *Ыспа* деп көбінесе, Атырау және Маңғыстау облыстарының, Ресейдің Орынбор, Қызылорданың Арал ауданының қазақтары атайды.

Сүйреткі көлік құралдарының ерекшелігі жөнінде А.О. Вийрестің еңбектерінен көре аламыз. Автор өз еңбектерінде малға шөп, пішен және қалалы жерден азық-түлік, тұрмыстық, шаруашылық заттарын тасуға арналған барлық қос табанды сүйретпе құралдарды шаналардың қатарына, ал басқа сырғанауға бейімделген қатынас құралдарына «сүйретпе» (орысша волокуша) деген атау беріп, екінші түрі деп бөліп қарастырған [222]. Яғни, славяндар құрлықтағы қатынас көліктерін екіге бөледі. Біріншісі – сүйретпелі құралдар, екіншісі – дөңгелекті (арба) көліктер. Орыс халқының «волокушасы» қазақ халқында кеңінен қолданатын сүйреткісіне келеді. Орыс

халқының сүйретпелі құралдарының бірнеше түрі бар: тәртелі-сүйретпе, шана-сүйретпе, дөңгелекті сүйретпе, дүре таяқты сүйретпе, олонец аспалы тасу құралы. Сібір халықтары «волокушаны» ат, өгізбен қоса иттерге де жеккен.

Сүйреткілердің адамның жұмыс күшін жеңілдетуге көмекші құрал ретінде маңызы зор болған. Олардың дөңгелексіз жасалуының өзі жердің ерекшелігін, адам мен табиғат арасындағы қарым қатынасты игеруде халықтық білімнің нәтижесі деп тануға тұрарлық. Себебі дөңгелек жүре алмайтын немесе дөңгелек қозғалысына кедергі келтіретін жерлерден жүкті алып өтуде сүйреткілер қолайлы келген.

Кейінрек жол салу ісінің мен техникалық көлік құралының дамуына байланысты сүйреткілер қолданыстан шығып қалған көлік қатарында саналады.

Шана түрлері. Қазақтардың көлік қатынас-құралдарының, XVII-XIX ғасырларда халық арасында ерекшелігімен жақсы тараған, сүйретпелі, әрі мерзімдік, қыстық көлік құралының бірі – шана. Шанаға қатысты ғылыми зерттеу жұмыстарды, отандық этнографтардың еңбектерінде жалпылама сипаттама түрінде ғана көре аламыз.

Х.А. Арғынбаевтың «Қазақтың мал шаруашылығы жайында этнографиялық очерк» еңбегінде қазақ халқының революцияға дейінгі негізгі көлігі жылқы мен түйе болғандықтан, бұларды жасынан-ақ салт мінуге, жүк артуға, қамытқа, арбаға, шанаға жүруге үйретететіндігі айтылған. Арба, шанаға, жүк артуға, салт мініп жүруге көбінесе, бес жастан асқан аттар мен қысыр билер үйретілетінін көрсеткен [11]. Қазақта арбаға, шанаға арнайы үйретілген атты *жегін ат немесе жеккі ат* деген. Жегілген малына қарай *түйе шана, ат шана* деп аталған (Қосымша В, сурет В4, В5). Дәстүрлі ортада көбінесе, шабан, бірақ өте күшті мініс аттарының ішінен таңдап алып, шаруашылық қасиетке қарай жегін құралдарына (арба, шана, сүйреткі) жегуге арнайы үйреткен. Жегін ат мініс атына қарағанда жуас, үрікпейтін, көнбіс болуы міндетті саналған.

Шананың қазақтар үшін маңызды орын алғандығы және шананың шаруашылықта әсіресе, қысы ұзақ, қары қалың аймақтарда кеңінен қолданғандығы таптырмас көрініс деп санауға болады. Еліміздің солтүстік, солтүстік-батыс, солтүстік-шығыс өңірлерінде, яғни қысты күні қар көп болатын аймақтарда көбінесе, түйеге, өгізге, жылқыға жеккен шаналарды қолданған. Шананы қысты күні көбінесе, жүк, азық-түлік, малдарға жеп-шөп, шаруашылық-тұрмыстық заттарды тасуға пайдаланған. Ал, Сыр бойындағы қазақтар қыста Сырдың төменгі ағысы бойындағы мұз болып қатып қалған көлдердің үстіне ат шанамен, түйе шанамен де барып балық аулаған.

А.И. Добросмыслов «Скотоводство в Тургайской области» атты еңбегінде қазақтардың көлік түрлерін жазғы және қысқы деп бөліп қарастырған. Олардың қатарына жекпелі шана, күймелі арба және шананы жатқызған. Информаторлардың айтуынша, *ырғақ шана* деп, көбінесе, отын

және жүк таситын шанақсыз, қыста табанына темір салынбайтын және ағаштың өзінен шауып жасалған ұзын шананы атаған. Ырғақ шана атқа қамытты, қамытсыз түрде жегілген. Ырғақты шананы жекпелі деп атауының себебі балаларға арналған ойын шанадан айыру үшін айтылған [223, с. 48]. Шана мен арбаның жегін әбзелдері бірдей келеді. Мұндай көліктерді Торғай облысының дәулетті адамдары Орынбор, Ор және Троицк секілді Орынбор губерниясының қалаларында сатып алған [68, с. 113-115].

Қазақ ақыны Шортанбай Қанайұлы (1818–1881):

«*...Шұнақ бидің тұсында*

Ағаш атты тізгіндеп,

Шананы міндік күймелі...», – деп деп жырлайды. Оның «*ағаш атты*» деп айтуының себебі, күйме шананы ағаш арыстарымен атқа жеккен [182].

«*...Арғымақ жексем жарасар*

Күймелі күміс шанаға...», – деген өлең жолдары Алмажан Азаматқызының (1823 – өлген жылы белгісіз) «Жетім қыз» поэмасында кездеседі, ондағы «күймелі күміс шана» деген теңеу, күймені күміс қоңырауларымен әсемдеуімен байланысты. «*Арғымақ жексем жарасар*» деуі, автор өзін арғымаққа теңеп, оны өлең арқылы жеткізген [182]. Өлең жолдарындағы күймелі шаналар XIX ғасырда қазақ жерінде кеңінен қолданыста болғанын көреміз.

Қоршауы бар шананы *қалқанды шана, қанатты шана, кебеже шана* деп, ал үстінде қоршауы жоқ шананы *жайдақ шана* деп атаған [224] (Қосымша В, сурет В6). Ақтөбе облысының Ойыл ауданы қазақтары бір кісілік жеңіл шананы *бұзаулық* деген.

Шананы арба жасайтын ағаш және темір ұсташылар жасаған. Шана жасауға қайың ағашын пайдаланған. Шананың табанын жасау барысында қайың ағашын морға, содан кейін тезге салып басын иген. Табан ағашына табантемірді қажалмау мақсатындашегелеу арқылы бекіткен. Қазақтар қайың ағашын сонымен қатар қайық және арба жасау үшін де пайдаланған.

Шананың шабақ, бақалақ, тырнақ деп аталатын қысқа ағаштары болады. Бұл қысқа ағаштар шананың табанының әр жеріне сұғу арқылы бекітіледі. Үстіңгі ағашы бетағаш, бастырма деп аталады. Қарама, бөген – шананың екі табанын байланыстырып тұратын көлденең ағаштар.

Жайдақ шанамен тым көп орын алмайтын, көлемі шағын әртүрлі жүк тасылған. Осындай шананы Ресейдің Орынбор қаласындағы қазақтары әдетте қанатты шана, қалқанды шана деп атап кеткен. Қыс маусымында жүк және адам тасуға арналған қар, мұз үстімен сырғанап жүретін тасымал көлігінің бұл түрі ағаштан қарапайым қиюластырылып, жалпақ әрі аласа болып жасалады. Қазақ халқы тұрмыста көбінесе, жайдақ шананы қолданған.

Жоғарыда айтылған жеңіл кебеже шанамен, қалқанды шаналармен негізінен шөп тасыған. Бұл шана түрлерін көбінесе, Ақтөбе облысының Ойыл ауданы мен Ресейдің Омбы қаласының қазақтары кеңінен қолданған. Ал Ресейдің Орынбор қаласының қазақтары кебеже шананы кебеш шана деп атаған. Екі кісілік жеңіл шананы Қарағанды облысының Нұра ауданының

қазақтары *кашаба*, ал Қызылорда облысының Арал маңы қазақтары *кашеубай*, Көкшетау облысы Щучинск ауданының қазақтары *қашауа* деп атап кеткен [168]. Көлемі жағынан ұқсас, атқаратын қызметі бір қатынас құралдарының атауларына диалектілерді байқаймыз. Қашауа адам тасымалдауға арналған, екі орындықты жеңіл шана түріне жатады (Қосымша В, сурет В7). Қашауаны қазақтар «ат шана» деп те атаған. Арқасы бар отыратын шаналарды қазақтар «кошопка» (қашауа) деп атай берген. Шынтуайтында, кошопка деп қорабы тоқылған шананы айтады. Махмұд Қашқаридың үш томдық түркі сөздігінде қашауаның *«кешə»* сөзі «өрілген, тоқылған» деген мағынаны білдіреді делінген [36]. Қашауа шананы көбінесе, дәулетті адамдар пайдаланған.

Қазақ халқының дәстүрлі этнография мәліметтеріне сүйенсек, шаналардың сыртқы көрінісі мен конструкциясына, олардың атқаратын функцияларына байланысты бөліп қарастырған. С.Ш. Гаджиева «Материальная культура ногайцев в XIX – начале XX в.» атты еңбегінде шананы үш топқа бөліп қарастырады. Олар: а) шаруашылықта қолданылатын қоршауы бар (қалқанды шана, қанатты шана, кебеже шана) және қоршауы жоқ (жайдақ шана) шаналар; ə) адам тасымалдауғаарналған (күймелі шана, кебеже шана, қашауа шана) шаналар; б) қолмен сүйрету үшін арналған кішкентай (итшана) шаналар [111].

Түйе шананы Арал теңізі, Қамыстыбас көлі балықшылары қыстың күні мұз ойып балық аулауға, бабалық тасуға пайдаланған. Түйе шананың бір түрі Арал балықшылар музейінің «ашық аспан асты алаңы» экспозициясына қойылған (Қосымша В, сурет В8). Түйе шаналармен ауыр жүк тасылатын болғандықтан олардың көлемі үлкен болған. Мысалы, Арал балықшылар музейінде сақталған түйе шананың ұзындығы 3 метр 20 см., алдыңғы қасының биіктігі 70 см., соңғы қасы 46 см., ортаңғы белдеу ағаштарының биіктігі 68 см. Алдыңғы қасына орнатылған ағашты мор пеште қыздырып кері қарай иген. Алдыңғы белдеуінің көлбеу ағашы мен соңғы белдеу ағашының аралығы 1 метр 96 см. Түйе шананы қыстың күні мұз бетінен ойық жасап, балық аулайтын балықшылар балық тасуға, малшылар шаруашылықта зат, жем-шөп тасуға пайдаланған. Шана 32 жұмыр ағаш кесінділерінен құрастырылған.

Арал балықшылар музейінің осы ашық аспан экспозициясында қойылған ат шана үлгісінің сипаттамасы келесідей. Табанынан алдыңғы қасына дейінгі иілген ағашының ұзындығы 2 метр 90 см, алдыңғы иілген қасынан адам отыратын орындыққа дейінгі аралық 1 метр 40 см, орындық биіктігі 70 см. Ат шана 30 ағаш кесіндісінен тұрады. Астыңғы шанасымен ат шананың табаны аралығы темір құрсаулармен көтеріліп, бекітілген. Темір құрсаулардың өрнектеліп жасалғандығы жергілікті темір ұсталарының ағашшылармен еңбек бөлінісінің болғандығын айғақтайды.

Түйе шана мен ат шаналар қар қалың жауатын солтүстік өңір мен солтүстік батыс өңірдің елді мекендерінде әлі де қолданыста бар. Ал, Арал өңірінде экологияның бұзылуы, қардың аз жаууы, байырғы көл суларының

тартылуы, яғни көл бетінде қалың мұздың болмауы, оның үстіне техниканың көбеюі себепті қолданыстан шыға бастаған. Дегенмен, Аралдың шалғай ауылдық жерлерінде өз ата-бабаларына тиесілі шаналарды сақтап отырған отбасылар кездеседі (Қосымша В, сурет В9, В10).

Негізінен ат шана мен түйе шана қыстың күні қар және мұз бетінде жүк тасуда қолданылып, адамның еңбегі мен күшін жеңілдетеді.

Арал балықшылар музей қорында сақталған ат шаналарға ұқсас шана Батыс Қазақстан облысындағы Е. Пугачев музей-үйінің сыртқы алаңында экспозицияланған (Қосымша В, сурет В11). Ал, Форт Шевченко этнографиялық музейінде экспозицияланған шананың табанынан алдыңғы қасына дейін иілген ағашының сыртын темір құрсаулармен бекіткен. Шананың ұзындығы шамамен 1 метр 20 см, ені 50-60 см құрайды (Қосымша В, сурет В12).

П.П. Румянцевтың басқаруымен жинақталған «Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семиреченской области» атты статистикалық еңбекте мәліметтер сол уақыттағы қазақ халқының дәстүрлі көліктердің түрлерінен біршама құнды ақпарат береді [99].

1910 жылы жылы жүргізілген ауыл шаруашылығының санағы мәліметтеріне көңіл аударатын болсақ, статистер Жетісу облысы Лепсі уездінде – 5 963 шана [99, с.2-90], Қапал уезінде – 2 446 шана [99, с. 112-134], Верный уезінде – 1 604 [102, с. 156-252] шана тіркелген. Барлығы – 9 983 шана болғандығын көрсеткен. Болыстар бойыншанақты есебі төмендегі кестеде көрсетілген.

«Материалы по киргизскому землепользованию» атты статистикалық мәліметтерден Жетісу облысы бойынша қысқы көлік түрлерінің жақсы дамығандығын Лепсі, Қапал, Верный уездеріндегі шаналардың санынан аңғаруымызға болады. Лепсі – 5 933, Қапал – 2 446, Верный – 1 604 шаналардың саны тізімге енген [99, с. 2-252]. Лепсі уезіндегі шаналар жоғарыда көрсетілген екі уездерге қарағанда анағұрлым көп.

Төмендегі *23-кестеде* Жетісу облысының Верный уезі болыстарындағы қысқы көлік түрінің бірі – шаналардың көрсеткіші берілген. Кестеде көріп отырғанымыздай, Батыс Талғар, Кіші Алматы және Үлкен Алматы болыстарында шана саны анағұрлым көп. Ал, Тайтөре, Рғайты, Мойынқұм болыстарында көрсеткіш өте төмен. Жаңа Іле, Төменгі Іле, Жайылмыш, Сарытоқым болыстарында мүлдем қолданыста жоқ. Алыс, шалғай, таулы аймақтарда қоныстанған қазақтардың тізімге енбей қалуына байланысты жоғарыда М.Тәтімовтың нұсқасын келтірген болатынбыз, сол себепті де шаруашылық бұйымдардың саны да есепке толық енбей қалуы әбден мүмкін.

21-кесте. Жетісу облысы Верный уезі болыстарындағы (қауым және болыс есебімен) шаналардың саны [102, с. 162-209].

№	Уезд б-а қауымдар №	Болыстар	Шана	№	Уезд б-а қауымдар №	Болыстар	Шана
1	2	3	4	1	2	3	4
1	1-9	Қызылбұр	4	20	141-155	Батыс Қастек	9
2	9-23	Сөгеті	17	21	156-159	Тайтөрі	1
3	23-26	Боқай	146	22	160-168	Рғайты	1
4	26-39	Түрген	181	23	169-178	Қордай	5
5	40-46	Шығыс Талғар	42	24	179-180	Жаңа Іле	
6	47-67	Батыс Талғар	1256	25	181-183	Төменгі Іле	
7	67-73	Кіші Алматы	591	26	184-189	Ботбай	7
8	74-75	Шапырашты	277	27	190-197	Жайылмыш	
9	77	Кіші Алматы	59	28	198	Мойынқұм	1
10	78-79	Шапырашты	77	29	199	Сарытоқым	
11	80-91	Үлкен Алматы	516	30	200	Күрті	2
12	92-95	Шамалған	50	31	201	Төменгі Іле	
13	96-99	Жайылмыш	38	32	206-208	Жаңа Іле	1
14	100-101	Шамалған	18	33	209-210	Қызылбор	8
15	102-103	Жайылмыш	72	34	211-212	Шамалған	5
16	104-109	Қарғалы	34	35	213-214	Жайылмыш	
17	110-115	Ұзынағаш	41	36	215	Қарғалы	1
18	116-134	Шығыс Қастек	79	37	216-218	Төменгі Іле	
19	135-140	Ботбай	15	38	219	Үлкен Алматы	23
Жалпы саны			3513				64

1910 жылғы Семей облысы Павлодар уезінің Аққелін болысының №1, №2-әкімшілік ауыл округі шаруалары пайдаланған қысқы көлік түрлерінің жалпы есебі тіркеуге алынған. Тіркеуде әкімшілік ауылдың ақсақалдарының есімі көрсетіліп, шаруашылық ауылдардың орналасқан аймағы да қоса қамтылған. №1-әкімшілік ауылына қарасты Қаратұмсық, Көшекбай мекендерінің ақсақалдарының бірі Ахмедқабыр Шормановтың – 6, Жармұхамед Шормановтың – 7, Ахмеджалы Шормановтың – 9 шанасы есепке алынған [103, с. 4]. Бұл ақсақалдар атақты Мұса Шормановтың тікелей ұрпақтары. Мұса Шорманов би, әрі шешен, мемлекет және қоғам қайраткері ретінде тарихта аты қалған. Ол қазіргі Павлодар облысы Баянауыл ауданында дүниеге келген. Сонымен қатар, Қозбағазы Жәнібек (Қайыншат ауылы), Қайыр Жақып (Қарабет ауылы), Сұлтанбай Кәпек (Ұзынжал ауылы), Ысқан Қодық (Қаратас ауылы), Ысқан Көшербай (Сарыжал ауылы) және Елеусіз Ахметтің (Кереге тас ауылы) – 5 шанасы тізімге енген. Жалпы №1 әкімшілік ауыл бойынша 76 қысқы көлік тіркелген.

№2 әкімшілік ауылда бар жоғы – 49 қысқы көлік, мысалы Қарабұлақ мекенінің тұрғыны Әубәкір Тәшеннің – 11, Құпы қойған ауылының ақсақалы Қасен Мәтеннің – 8, Қарақұдықтың тұрғыны Нұрғазы Шиекбайдың – 6 шанасы санаққа енді.

«Материалы по киргизскому землепользованию» атты деректің негізінде Қазақстан территориясындағы дәстүрлі көлік түрлерінің жалпы саны тіркеліп, есепке алынған. Аталмыш еңбек зерттеу тақырыптың негізін ашу үшін өте құнды дерек көзі болып табылады.

Жоғарыда келтірілген деректерден шығаратын қорытындымыз, біз зерттеп отырған дәстүрлі көлік жүйесі Қазақстанның барлық аймақтарында кең қолданыста болған.

Жетісу облысы Верный уезіндегі шаналар саны (қауым және болыс есебімен) – 3 590-ды құрайды.

Верный уезінің аудандары бойынша жүргізілген санақ нәтижесінде есепке алынған шаналарды саны – 17 973, Семей облысы Павлодар уезінің Аққелін болысының №1-әкімшілік ауыл есебі – 76, екінші әкімшілік ауыл есебі бойынша – 49 қысқы көліктер, Ақбетті болысы – 635, Ақсу – 1 370, Алексеев – 61, Аққелін – 557, Аққөл – 2 258, Алқа көл – 2 233, Алтыбаев 2 064, – Атагозин – 7, Бестау – 497, Босқұдық – 2 195, Баянауыл – 410, Долбы – 381, Қарамола – 228, Қараөбі – 2 350, Қызылағаш – 4 432, Қызылтау – 17, Маралды болысы – 839, Мұздыкөл болысы – 3 830, Павлодар болысы – 1 230, Степнойболысы – 4, Тереңкөл болысы – 2 587, Ұрықты болысы – 3 513, Шақшан болысы – 832 шана есепке алынды [103, с. 4].

Ежелден келе жатқан сүйретпелі көліктің бір түрі шана қатынас-құралы Еуразия халықтары арасында маңызды орын алып, ұрпақтан-ұрпаққа тарап отырған. Егін алқабынан астық бастырып қырманға жеткізу үшін сүйреткі өте ыңғайлы тасымал құралы болған. Кей жағдайда буылған астықтарды қолмен тасуға тура келген, Ақтөбе уезінде түйеге алаша байлап, соның үстіне салып таситын уақыттар да болған [131, с. 224]. Қазіргі таңда шаналарды тұрмыста, шаруашылықта пайдалану әдісі мүлдем жойылып кетті десек болады. Бірақ атқа жегілген шаналарды еліміздің кейбір облыстық, аудандық тарихи-өлкетану музейлерінде артефакт ретінде кездестіруге болады.

2.4 Көлік жүйесінің мифтік бейнесі және фольклордағы көрінісі

Қазақ халқының көлік хақындағы білімдер жүйесін екіге бөлуге болады, бірі қиял-ғажайып, мифтік образдағы көлік жүйесі, екіншісі дәстүрлі тұрмыс тіршілікқамы жүйесінде қолданылған көліктер. Көліктер жүйесі туралы деректердің бірін ауыз әдебиеті үлгілері құрайды. Қиял ғажайып көліктер қазақ халқының дүниетанымындағы ерекше назар мәнге ие, әрі олар туралы халықтың танымдар мен түсініктер ұрпақтан ұрпаққа жалғасып бүгінгі күнге келіп жеткен. Мифтік әлемдегі көліктер жүйесі әр алуан болғанымен атқаратын қызметі ортақ, ол адамды жақсылыққа жетелеу, адамның ұшқыр қиялының орындау. Пырақ пен қанатты барысты адамның серігі, адамға қызмет жасайтын мифтік көлік қана емес, байырғы тұрғындардың символы ретінде танылады. Ал, дәстүрлі тұрмыстағы көлік жүйесін тұрмыс-тіршілікте қолданған арба, күйме, қайық, сал, шана құрайды.

Көшпелі мал шаруашылығы басым болған байырғы қоғамда қыстау, көктеу, жайлау, күздеуге көшіп қонғанда арба мен күйменің мәні зор болған. Көлік жүйесі түрлері ежелгі кәсіпші-шеберлер қолынан шыққан туынды. Дәстүрлі көлік жүйесі қай халықтың болмасын дәстүрлі тұрмыс-тіршілігімен, дәстүрлі шаруашылық жүйесімен тығыз байланысты болғандықтан оларға қатысты мәліметтер фольклорлық мұралардан көрініс тауып отырды.

Түйе малына қатысты көптеген аңыздар бар. Әлем халықтары ауыз әдебиетінде, соның ішінде қиял-ғажайып ертегілерде мифологиялық дүниетанымындағы мифтік көлік бейнелердің қайсысы болса да, олардың негізгі атқаратын қызметі – адамды алыс жерге қас-қағым сәтте жеткізу. Мифтік көліктер жүйесін қанатты желмая, тұлпар, қанатты барыс, ұшқыр кілем, алып қара құс құрайды.

Желмая – фольклорлық образ, асқан жүйрік, аса күшті, әрі шыдамды жануар дегенді білдіреді. Желмая желмен жарысқан жүйрік, бір өркешті нар түйенің *«мая»* деп аталатын аналық түрі (Қосымша Ә, сурет Ә14). Г.Н. Потаниннің айтуынша, көшпелілерде, желдей жүйіткіген жануарға қатысты «*жел иесі»* деген түсінік бар [121]. Желмаяның жоғарыда аталғандай ерен қасиеттері бар фольклорлық образға қалай және қашан айналғаны жөнінде ғылыми дәлелдеме күні бүгінге дейін жоқ. Зерттеушілердің бірқатары желмаяны архайкалық, жойылып кеткен түйе бейнесі дейді. Әрине басқа үй жануарлары сияқты түйе де алғашында жабайы жануар болған, кейін қолға үйретілген. Шын мәнінде түйе малының табаны ұзақ жолға шыдамды болғанымен, аса жүйрік жануарға жатпайды. Фольклорлық деректер бойынша, желмаяның желден де жүйрік жылдамдығы, адам сияқты сөйлеу қабілетіне ие болуы сияқты қасиеттері бары тұрғысынан қарастыратын болсақ, *«желмая мифтік образ»* деген түйінге келіп тоқтаймыз.

Қазақ фольклорындағы желмая жүйрік, алапат күш иесі ғана емес, иесінің көңіл күйін қас-қабағынан танитын жанашыр, әрі қиын-қыстау сәттерде көмекке әзір өте ақылды жануар. Бізге келіп жеткен деректерге сүйенсек, желмаяны тек әулие-әмбиелер, қасиеті ерекше танылған адамдар иемденген, олардың бірі – Қорқыт Ата (X-XI ғасырлар) мен Асан Қайғы (XIV-XV ғасырлар). Аңыз бойынша Қорқыт нағашылары сыйға тартқан желмаясын бота күнінен өзі өсірген. Желмаясы Қорқыттан өзгенің мінгеніне жүрмейтін, жетегіне ермейтін, бір керемет көлік болған. Қорқыт өзі мінгенде ол қанатты құсқа жеткізбейді, ой мен қырлы жерді еркін басып, айдын судың үстінен ұшып өтетін болған. Қорқыт жержүзін кезіп аралағанда оның сенімді жолдасы, қанатты көлігі болған. Сыр өңірінде осы күні де ауылдағы қариялар бата бергенде:

«Желмаясын желдірген

Қорқыт атам қолдасын», – деп айту жиі кездеседі [225, 54 б.]. Бұл күні Қорқыт пен желмая образының отбасылық фольклорда қолданылуы, Қазақстанның басты қалаларында оларға орнатылған ескерткіштердің «қала

символына» айналуы халық санасында *«Қорқыт Ата желмая мінген»* деген сенімнің берік орнағанымен байланысты.

Қазақ аңызы бойынша Қорқыт Ата жиырма бес жасқа келгенде түсінде «қырық жастан артық жүрмейсің» деген аян көреді. Қорқыт желмаяға мініп «магруб – батыс», «джунуб – оңтүстік», «машрик – шығыс», «шавал – солтүстік», яғни әлемнің төрт бұрышын шарлап, адам мәңгілік жасайтын жер «Жерұйықты» іздейді, бірақ қайда барса да алдынан көр қазып жатқан адам кезігеді. Сонда желмаяға тіл бітіп, «ешбір дүниеге мойын бұрмай, тек өмірді ойла», - деп Қорқыттың көңілінін жайландырған екен [225, 120-121 бб.; 226, с. 92]. Атақты Қаблиса (Қабан) жыраудың (1733-1824) «Аларда адам ажалды» атты толғауында:

«...Жандының ажал шіркін бәріне қас,
Құтылып қалар болса әркім бұғар.
Қорқыт та желмаямен құтылмаған
Тыңдаған ақылы бар бұл сөзді ұғар...»,– деген жолдар бар [227, 153 б.].

Қазақ аңызы бойынша Қорқыт дүниенің төрт бұрышын шарлап, ажалдан құтыла алмайтынын сезген соң, желмаясын сойып, соның терісімен қобызын[2] қаптайды. Байырғы бақсы сарынында:

«...Желмаяның терісін,
Шанақ қылған қобызым...», – деген жолдар содан қалған [225, 114, 125 б.].

Сусыз жерде жан сақтауға болмаса, судың ортасында отырайын деп Сырдарияның бетіне желмаяның жабуын кілем етіп жайып, жүз жылдай Сырдария өзенінің бетінде өмір сүреді [38, 222 б.; 166, 85 б.]. Қорқыт бабаның өмірі үшін құрбан болған желмаяның терісінен жасалған алғашқы қобыз бұл пәнидегі тіршілік атаулының өлімге қарсылығы іспеттес. Қорқыттың қобызбен тартылатын күйлерінің мұңға толы алуан реңді сарынын халық «тіршіліктің жыры» деп қабылдаған. Қорқыттың бүгінгі күнге келіп жеткен «Сарын», «Бәшпай» деген Қорқыт күйлері Сырдарияның бетінде сүрген тіршілігінде шыққан деседі [225, 107-110, 120 бб.]. Өйткені, қобыз сарынында айшылық алыс жерлерді алты-ақ аттайтын желмаяның ешқашан толастамайтын алапат шабысы естіліп тұрады.

XIV-XV ғасырларда өмір сүрген әулие Асан Қайғы жырау да жанға жайлы қоныс – Жерұйықты желмаясына мініп алып іздейді [11, 22 б.]. Асан Қайғы жыраудың Жәнібек ханның іс-әрекетіндегі кемшілік-қателіктерді сынаған толғауында:

«...Тіл алсаң, іздеп қоныс көр,
Желмая мініп жер шалсам,
Тапқан жерге ел көшір,

Мұны неге білмейсің?!», –деп желмаямен қоныс іздеп жер кезгендігі айтылады [182, 24 б.].

«Ер Төстік» ертегісіндегі желмаяның образы дәл осындай жақсы қасиеттермен ерекшеленеді. Онда:

«*Түйенің қарсы алдынан Төстік шықты,*
Желмая тұра қалды жібек түкті.
Иіскеп Ер Төстіктің омырауын,
Желмая тап жылжымай жерге шөкті...», деп жырланады [229, 363 б.].

Қазақ халқының мақал-мәтелдері мен қанатты сөздердерінде де дәстүрлі көлік жүйесіне қатысты маңызды мәліметтер жүйесі қалыптасқан. Қазақ халқының түйенің күш көлігі ретіндегі рөлін айқындайтын паремиологиялық мұралары, негізгі атакәсібі көшпелі мал шаруашылығына байланысты туындаған. *«Бақырауық демесең, бағалы көлік түйе ғой», «Ер – шешуде, нар – көшуде сыналар», «Қара жердің кемесі – түйе», «Жалғыз баласы өлген жұртта калмайды, жалғыз түйесі өлген жұртта қалады», «Түйелі ел қырға, түйесіз ел Сырға», «Нар баласы Қырымға», «Ауырды нар көтереді, өлімді ер көтереді», «Ауырлықты жер көтереді, ауыр жүкті нар көтереді»*, «*Алты айлық жолға арымас, атан деген көлік бар», «Алыс жолдың іздерін түйе білер», «Артқы түйенің жүгі ауыр», – деген мақалдардың мәні* түйе малының көлік ретіндегі қызметімен байланысты [229, 402, 423, 436 бб.; 172, 130-165 бб.]. Түйе ауыр жүкпен ұзақ жолға шыдамды келген, сол себепті алысқа көшетін көшпелілердің көлігі түйе болған [11, 22 б.].

Түйе түлігінің көліктің басы екендігі жөнінде Шал ақынның өлеңдерінде:

Көшкенде көлік болмас түйе алдында,
Еруде сауын болмас бие алдында, – деген жолдар кездеседі [182, 86 б.].

Ал Бұхар жырау (1668-1781) толғауындағы:

«Көшер едің көш бастап,
Көшкеніңде қиғаштап,
Қатар-қатар нар тіркеп,
Қалы кілем жаптырып» [182], – деген тіркестер түйенің көшпелі тұрмыста басты көлік болғанымен байланысты.

«*Күйсіз көлік жүгірмейді»* деген қағида бойынша қазақы ортада көлік малдарын неғұрлым қоңды күйде ұстаған. Күтімсіз көлік жолда қалдырып, қиындыққа қалдырса оған кінәлі көлік (ат, түйе) емес, иесі сыналып, ұятқа қалған. «*Көшің көрнекті болсын десең – көлігің күтімді болсын»* деген нақыл сөздер осыған орай қалыптасқан. Сондықтан, *«ас ішерде керек, көлік көшерде керек»* деп көлік малдарын көбінесе, еркін жайылуға жіберіп, күнделікті пайдаланылатындарын ғана ауыл маңында ұстаған. Сонымен қатар, қазақта көштің көркі елге сын болғандықтан, салтанатымен, көркемдігімен көз сүйіндіретіндей болуы ескерілген. Мұнда тек адамдар мен

әбзелдер ғана емес, көліктерінің де түр-сипатының келістілігіне жете мән берген.

Түйені екі жасынан, тайлақ кезінен жүк артуға үйреткен. Қазақтардың жерлеу салтында түйенің өзіндік рөлі ерекше екенін айтқан. Түйе ертеректегі негізгі көлік ретінде есептеліп, оған өлікті арту ежелден-ақ кең қолданылып келген (Қосымша Ә, Сурет Ә13). Түйеге өлікті артудың да өзіндік ғұрпы бар. Қазақтар ер кісі өлсе, оның денесін атан түйеге, ал әйел кісі өлсе, оның сүйегін інгенге артқан [167, с. 146].

Байырғы қоғамда өлікті қорымға түйеге артып, атпен жетектеп апарып жерлеген [230, с. 99]. Әулиелігімен танылған адамның денесі артылған түйе қорымға жетпей жолда шөксе, өлікті сол жерге жерлеген. Аңыз бойынша Алматыда Райымбек батыр, Сыр өңіріндегі Мүлкілән әулие, Маңғыстау өңіріндегі Қамысбай әулие атан түйе шөккен жерге жерленген. Мысалы, Райымбек батырға қатысты мынадай аңыз бар, жасы жетпістен асып, сексенге таяған жасында қатты науқастанып төсек тартып жатып қалады. Иесінің уақыты келіп қалғанын сезгендей атан түйесі зарлы дауыспен боздап, күңіренгені күдік туғызады. Сол дауысты естіген Райымбек баба: «... Алаш атаулы менің елім. Алматы аймағы менің жерім, жайлауым – Асы, қыстауым – Алматының басы» екенін айтып, атан түйесін жақсылап қомдап, үстіне өзін жайғастыруын сұрайды. Қом салған сәттен бастап ақ атаны боздағанын қояды деген аңыз бар [231, 460-462 бб.]. Алматыдағы қыстауларға іргелес, төбесіне ай белгісін қойып, биік етіп тұрғызылған Райымбек бабаның күмбезінің жанында біраз жылдар бойы атан түйесі зарлана боздап жүрген екен (XXI). Қазіргі таңда Райымбек кесенесінің алдында шөккен ақ атанның алып мүсіні орнатылған.

Өлікті жерлеуде түйеге қатысты ырым әдетін берік ұстанғандығы ашып жазылған. Қыс мезгілінде мәйітті бейітке шанамен апарған. Алыс жерге жерлеген жағдайда өлікті керегеге салып, түйенің екі өркешінің арасына көлденеңнен және бүйірінен байлап, кебежеге бекіткен. Мәйіт артылған түйенің құлағы бітеліп, аяқтарына ақтық байлаған. Себебі есту қабілеті жақсы дамығандықтан, аруақ дауысын естімеу үшін бұл дәстүрді қатаң сақтаған. Информаторлардың айтуынша, кейбір ауыл адамдары өліктің сүйегін артуға түйелерін бермейді екен [XIV].

Жылқының мініс көлігі ретіндегі қызметіне қатысты ел ішінде тараған аңыздар көп. Адамды көздеген жеріне қаз қағым сәтте жеткізетін, желден жүйрік деп танылған мифтік жануардың бірі, қазақ фольклорында кең тараған мифтік бейне *қанатты ат – пырақ. Пырақ – «әл-бурақ»*, жарқыраған деген мағынаны білдіретін *араб сөзі* екенін ескерсек, қазақтардың қанатты атқа «пырақ» атауын қолдануы ислам дінінің таралуымен байланысты. Пырақ қазақтың діни қисса-дастандарында әл-барақ «Найзағай» деген мағынада айтылады [232, 58 б.]. Шығыс мифологиясында Мұхаммед (с.ғ.с.) пайғамбарды Миғраж түнінде Мекке тауларының үстімен әуелей ұшып, Иерусалимнің Әулие храмына алып келген қанатты ақбоз ат суреттеледі. Пырақпен байланысты ғажаптар Мұхаммед (с.ғ.с.) пайғамбардың өз аузынан

айтулы болғанмен, әртүрлі нұсқалы аңыздар бар. Пырақтың бейнесі көшпелі бәдеуилерден келіп жеткен әрқилы аңыз-әңгімелерде Мұхаммед (с.ғ.с.) пайғамбардың Миғраж түні мұғжизасымен (кереметтерімен) байланысты сипатталады. Онда пағамбарды аспан әлеміне Алла тағала алдына қанатты ат көтеріп апарады [233, с. 30].

Көшпелі бәдеуилер дүниетанымындағы пырақтың қанаты құс, денесі ат, басы адам бейнесінде, «Кентавр» деп танылған антикалық мифтік бейненің денесі ат, басы ер адам, ал Шумер, Ежелгі Қытай, Ежелгі Үнді мифіндегі жалғыз мүйізді бейне. Грек поэтикасы мен мифтеріндегі «Пегас» та қанатты, сиқырлы ат [234, с. 112]. Әр халыққа тән мифтік аттардың сыртқы бейнесінде айырмашылық болғанымен, олардың қасиеттері ортақ, ол иесінің көктен түсетін сенімді серігі.

Шәді төре Жәңгірұлының, Мәшһүр Жүсіп Көпейұлының «Миғраж түні» туралы діни дастандарында Пырақтың бейнесі әртүрлі ғажайып кейіпте айтылады. Шәді төренің айтуынша, Пырақ ерекше жаратылған ғажайып бейне, оны белгілі бір нәрсемен салыстыруға да, теңеуге де, тіпті ұқсату да қиын [235, 233, 236 б.; 233, 58 б.]. Дегенмен, қазақи танымда пейіште жайылып жүретін, жылқы малының қанаты бар ғажайып түріне теңелетін бейнеде сипатталынады. Қазақтардың өлген адаммен қоштасқанда *«жаққаның шырақ болсын, мінгенің пырақ болсын»*, – деуі, пырақты пейіш жануары деп тануында. Қазақтың халық ақыны Кенен Әзірбаевтың өлеңінде:

«Құлағы қиық құрақтай,
Көзі өткір шырақтай,
Екі елі маңдай жалы бар,
Пейіштегі пырақтай» [228, 316 б.], – деген теңеу бар.

Пырақ атауы архаикалық қаһармандық жырлардың бірі – «Хикаят рисала Мұңлық, Зарлық» көне эпосында:

«Жолдың тарттым жырағын,
Шілтендер мінер пырағын
Және айналып келгенше,
Ақ жүзіңді көргенше,
Аман бол, Мұңлық шырағым!» [236, 33 б.], – деп, Шілтендер мініп жүретін пейіштегі ат бейнесінде айтылады:

Қазақтың мифтік фольклорында ол – аспан дүниесін мекен ететін, жердегі мифтік қаһармандарға көмектесу үшін аспаннан арнайы жерге түсетін, уақыт пен кеңістікті біріктіретін жануар.

Пырақ атауы батырлық жырларда *дүлдүл, тұлпар, сәйгүлік, тарлан* сияқты жүйрік аттардың синонимы ретінде де қолданыла келіп, теңдесі жоқ жүйрік аттың символына, метафорлық образына да айналған. Қобыланды батырдың аты Тайбурыл, Алпамыс батырдың аты Байшұбар, Ер Төстіктің батырдың аты Шалқұйрық, Қамбар батырдың аты Қарақасқа, Ер Тарғынның Тарланы, Кендебайдың Керғұласы осындай тұлпарлар. Фольклорлық дерек

бойынша олар батырлар туылғанда басқа әлемнен келіп, өздерінің батырлары өскенше кейіптерін өзгертіп, қотыр тай немесе ұсқынсыз бір жануар болып жүрген, кейін өз батырымен кездескенде шын кейпін қабылдаған. Олар мифтік заңдылыққа сәйкес батырмен кездескен бойда бір сәтте құлыннан тұлпарға айналады. Иесімен адамша сөйлесіп, ақыл-кеңес бере алады. Шалқұйрық иесі Ер Төстікке «енді екеуміздің жанымыз бір, қандай пәле болса да бірге көреміз», – деп бірнеше жерде ақыл-кеңес береді. Тайбурыл, Байшұбарлар да ақылшы аттар образын ғана емес, батырмен бірге шайқаса алатын қара күштің де иесі [237, 106, 152, 165 бб.]. Қазақ ертегілеріндегі батыр аттары «Ер серігі – жүйрік ат» мақал түрінде жасалған әдеби-фольклорлық образ, халық атқа адам мінезін берген, олардың ақылгөйлігін, батырларға деген беріктігін ерекше көрсеткен.

Ескі наным бойынша, тұлпарлардың қолтығының астында көзге көрінбейтін нәрсе болады-мыс, қанатты тұлпар құлын туарда оның қолтығындағы нәзік қанаты сөгіліп, жыртылып кетеді деп ырымдап оны енесінің ішін жарып алу керек деп санаған. Кейін қанаты қатайып, бабына келген тұлпар аспанда құстан да ұшқыр ұшатын жануар болып шығады. «Қобыланды батыр» эпосында Құртқа қыз қанатты тұлпар туатын биені танып, кейін құлындайтын сәтінде Тайбурылды енесінің ішінен жарып алады. «Еділ мен Жайықтың» құдалығы атты қазақ ертегісінде қанатты тұлпарды: «Аттың сүбелігінде артқа қарай біткен қысқа екі қанаты бар, бірін суға, бірін сүтке салып отауда суытады», – деп суреттеген [168, 464-465 бб.]. Екі қанатының бірін суға, бірін сүтке малып алуы жылқы атаулының мінез құлқымен үйлесім тауып жатыр, су тазалықтың, сүт молшылықтың символы болған көрінісі.

Қазақ жерінен табылған *«аң стилі»* деген атпен белгілі археологиялық бұйымдардан қанатты аттың бейнесінің кездесуі қазақ жерін мекендеген ежелгі тайпалардың діни сенімдері мен дүниетанымында, «қиял» түсінігінде *«қанатты ат»* образының тарихи дәуірлерден жалғасын тауып келе жатқандығын көрсетеді. Қанаты бар салт аттыны көрсететін әшекей б.з.д. III-II ғасырға жататын Алматы облысындағы Теңдік қорғанынан табылған алтын бұйымдар, Есік қорғанынан табылған қанатты және мүйізді аттар, таудағы қанатты барыс бейнесі дәлелдей түседі [238]. 1939 жылы Алматы маңындағы Қарғалы шатқалынан табылған Қарғалы кеніші алтындарында «қанатты жануарларды» көлік етіп мінген әйел образы ерте темір дәуіріндегі матриархаттық биліктің сарқыншақтарымен және әйелдің жауынгер ретінде әскер құрамында болуымен байланысты (Қосымша Ә, сурет Ә15). «Қанатты аттың» көк аспанда шарықтайтын «көлік» құралы болып есептелуі ата-бабалардан ұрпақтан-ұрпаққа беріліп, бүгіні күнге жеткен образ.

Сыр өңірінің тумасы, ақын Бұдабай Қабыловтың (1848-1911) «Әйекенің жоқтауында»:

Білмедім немен тынарын...

Аңқып ұшқан пырағым!..» – деген жолдарында қайтыс болған жолдасын пыраққа теңеген [182, 331 б.].

Қазақтарда атпен қатар *қанатты барыс* тектіліктің, батылдықтың, шапшаңдықтың, алғырлықтың такаппарлықтың символы болған. Сонау көне замандардан келе жатқан ұлы даламыздың құпиясы мол тарихынан сыр шертер ертегі, аңыз-әңгіме кейіпкерлерінің бірі. Ол да батырдың, ер азаматтың қиналған көмекке келетін сенімді серігі. Бағзы замандағы барыс бейнесі батылдықты, сенімділікті және ерік күшін танытады. Қанатты барстың бейнесі Жетісу, Шығыс Қазақстаннан табылған археологиялық ескерткіштерде көп кездеседі. Қанатты барыс осы өңірді мекен еткен тау барысының қиял-ғажайыптық бейнесі. Бұл күні қанатты барыс Жетісудың орталығы Алматы қаласының символы болып табылады.

Қарғалы тәтісінде бұғының, ұшқан құстың, үстіне адам жайғасқан, бұқпантайлап бара жатқан, шеберлікпен әсем нақышталған *қанатты барыстың* таң каларлық бейнелері бар [239, p. 64]. Әшекейлі тәтіде *қанатты атпен қатар* үстіне адамды отырғызып алып бара жатқан *айдahар, барыс* бейнеленген. Адамдар бұл гиппогрифті көлік ретінде мінген делінеді. Олардың төбесінен ұшып бара жатқан құс жердегі тіршілікті аспан әлемімен байланыстырып тұр, бұл бейнелер бағзы заман адамдарының діни дүниетанымының бейнесі [240, с. 23-31]. Бұл ескерткіштер - б.з.д. 2 ғасыр мен б.з. 2 ғасыры аралығында қазақ жерін мекендеген үйсіндерге саяды.

Күймелі арбалар жайындағы деректер фольклорларда және халық ауыз әдебиет үлгілерінде айтылады. Сәнді етіп жасалған кіріп-шығатын есігі және перде тағылған ашық терезесі бар айрықша сәнді түрін қазақтар *«алтын күйме», «ақ күйме», «көк күйме»* деп атаған. Қазақ фольклорында кездесетін күйменің сипатын алтын, ақ, көк түстерге теңеуі олардың сәнді, бай жабдықталғанынан мәлімет береді. Күйменің сәні мен салтанаты «Қыз Жібек» жырында:

«Қыз Жібек мінген күймесін,
Күймеге таққан түймесін»;

«Күмістен қоңырау тақтырып,
Сауырға жібектен жабу жаптырып,
Пәуескелі күймемен,
Парлатып жорға жектіріп,
Ел көшкенде сексен қыз нөкерге
Алтыннан сая көтертіп»;

«Қыз Жібектің көшіне
Соңынан қуып жолықты.
Алтын есік күйменің
Саясында ұйықтаған
Жібекті көзі көреді»;

«Қуып жетіп Жібек қыздың көшіне

Ақ саясын көтеріп,
Ақ күймеге енгізіп,
Бетінен сүйгіз, жүр»;

«Жібекжан ерте көшкен бе...
...Көк пәуеске күймесін,
Азанмен тұрып жеккен бе», – деп сипатталады [241, 29, 32, 34, 84 бб.].

Ақын Медет Дүйсенов «Үш атты күйме» өлеңінде:

Шақтарда шабыт билеген,
Түсіріп ғажап күйге өлең.
Ұшыртып бара жатамын,
Үш атты жеккен күймемен.
...Күлмегін достым, күлмегін,
Ат жегіп, күйме мінбедім.
Пегасқа қонған сәттегі,
Қиялым еді бұл менің..., – деп үш ат жегілген күймені «махаббат, арман, қиялға» теңеген [240, 42 б.].

Отырықшы шығыс халықтарында күймелі арбаларды хандар, сұлтандар, ірі ауқатты байлар пайдаланған. Сол себепті де М. Дүйсеновтың өлең жолдарындағы күйме көрінісі қарапайым халық үшін арман көлік ретінде болғанын көре аламыз. Қазақ халқында күйме қыздардың салтанат құруының көрінісі, қыз көшінің сәні болған. Күймелердің шығу тегі мен атқаратын қызметіне қарай ақсүйектер қоғамында ерекше құрметтелген. Оны екі мың жылға жуық уақыт бойы Еуразия даласында мекен еткен көне тайпалар пайдаланған. Көшпелі халықтарда күймелі арбаның экипажы арбакеш пен садақшыдан тұрған [243, 142 б.].

«Арба үстіндегі үйлер» немесе «күймелі арбаның» сән-салтанаты «Қозы Көрпеш – Баян сұлу» лиро-эпосында:

«Жеткіншектен айырылған жер таянды,
Қылған ісің, Қозыекем, жұртқа аян-ды.
Алтын күйме ішінен шығушы емес,
Енді қайтсең көрерсің сол Баянды».

«Қодар мырза отыр тыста, Баян үйде,
Оң жақта құрулы тұр алтын күйме.
Күймеге үйден шығып қыз барғанда,
Соңынан қалмай ерді Қодар бірге», – деп суреттеледі [244, 26, 139 б.].

Күймелі арба туралы фольклорлық деректердің мол мұрасы аңыздарда кездеседі. Мысалы, «Дүрбін мерген туралы бір аңыз» атты аңызда күймеге қатысты: «Ел-жұрт Дүрбіннің шартын ырым тұтып, күйме-арба жасатып барады. Дүрбін күйме-арбаға мініп келе жатқанда арбаны жасаған шебердің жол-жөнекей аяғы мертігіп, ол да арбаға мініп жетеді», – деген мәліметтер

кездеседі. Күйме жөнінде: «– Уа, жолаушым! Омар сен түгілі, үш ат жеккен *пәуеске* мінгенді де таңдап қондырады, бекер барасың ғой, онан да бізге қонып кетсең қайтеді?» – деген жолдар «Үкі би» атты тарихи аңызда айтылады [245, 102 б.].

Қай халықтың болмасын фольклорлық мұрасы халық тұрмысымен, дәстүрлі шаруашылығымен, этностық мәдениетімен астасып жатады. Қазақ халқының бай фольклорлық мұрасының деректік негізі көліктер жүйесі туралы білімдерін қамтиды. Қазақ дүниетанымында желмая, пырақ – ұшқыр арманның, самғаған таңғажайып жасампаздық қиялдың, жақсылыққа құштарлықтың кейпі. Желмаялардың алты айлық жолды алты күнде, қанатты аттардың қырық күншілік жолды бір күнде алып иесінің барлық сертін орындауы, елімен бірге қуанып, қайғыра білетін қасиеттері көшпелі мал шаруашылығын кәсіп еткен қазақ халқы үшін түйе мен жылқының ерекше қасиеті болғанымен байланысты. Желден жүйрік деп танылған жануарлар, халық қиялында шынайы ой-арман мен ұдайы жетілуге және жасампаз дамуға ұмтылыстың бейнесі. Жақсылық пен жамандықтың күресінен тұратын өмірде адамды «жылдам жеткізетін» қасиетке ие жаратыстың бәрінің атқаратын қасиеті ортақ, ол адамға көмекші серік болу. Ал дәстүрлі көлік жүйесін құраған түйе, ат, көлікке жегілетін арба, күйме туралы деректердің фольклорлық мұраларда мол болуы, оларды тұрмысында инемденген халықтың тіршілікқамы жүйесінде маңызды орын алғандығымен байланысты.

Көшпелі шаруашылықты кәсіп еткен қазақтар үшін арба мен күйме қашанда көш салтанатының сәні болған. Салтанатты көштің сәнінің сипаты ғашықтық, лирикалық жырларда көрініс табуы тыныштық орнаған бейтіт күндер оқиғасымен байланысты. Отырықшы шығыс халықтарында арба мен күйме ел билеген аристократтар көлігі болса, көшпелі өмір сүрген қазақтарда арба тұрмыс көлігі, күйме бойжеткен қыз бен қалыңдықтың сәнді көлігі болған. Батырлық жырлар ел басына күн туған шапқыншылық оқиғалармен байланысты туындағандықтан, күйме сәнін жырлаған салтанатты көштің сәнінен гөрі, елін, жерін қорғау мен басының саулығы үшін күрес сипатталады.

3 СУ КӨЛІКТЕРІ ЖӘНЕ ОНЫҢ ЖАСАЛУ ӘДІСТЕРІ

3.1 Сал, «мес салының» қолданылуы

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.

Қайық, сал су көліктері көрші қарақалпақ, өзбек халықтарында да кең қолданыста болған. Олар негізінен балық шаруашылығында пайдаланған. Қайықты көбінесе әлеуметтік жағдайы бар балықшылар қолданса, ал салды ұзын таяу ағашының көмегімен мал саны аз балықшылар пайдаланған [166, с. 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 транспортарын 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 жететіндей етіп 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 [246, с. 57]. Күзер сөзі Мұсабек Байзақовтың өлең жолдарында да кездеседі. Оның «Тышқан мен түйе» атты өлеңінде:

– *Мен мұндай өте алмаймын күзеріңнен,*
Қиқылдап бұған түссем жүземін мен.
Рас, түйе палуан, мақтанғаның,
Парқы бар тізенің де тіземенен... – деген жолдарында өткелден өтуге қорыққан тышқанның зар мұңын баяндайды [247, 199 б.].

1885 жылы П.П. Семеновтың редакциялауымен жарық көрген «Живописная Россия: Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении» атты жинақтың XX-томы «Русская Средняя Азия» деп аталады. Жинақ 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 пайдаланғандығын айтылады [82]. Еңбектің «Нижнее течение Сыр-Дарьи» атты жазбасы және «От Оренбурга до Ташкента. Путевой очерк

Н.Н. Каразина» атты еңбегінде штабс-капитан Н.Н. Каразиннің «Сырдариядағы салдар» (Қосымша Д, сурет Д1), «Сырдария сағасы» және т.б. суреттері берілген [82]. «Ертістегі кеме қатынасы» туындысы да халықтың қатынас-құралдарының түрліше болғандығын бейнелейді.

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 [248] (Қосымша Д, сурет Д4). «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. Сыпырылып алынған теріге шамамен он кг ас тұзын сеуіп тастаған.

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 және бірнеше адамдар мен ұсақ малдар тасымалдағаны 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 сиппаталады [249, с. 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 [84, с. 568].

Жылқының терісіненжасалған салдар да кездеседі. Қыс мезгілінің соңына қарай Каспий теңізінің мұздары ери бастаған кезде, балықшылар жылқының терісін үрлеп, қамыстан сал жасаған [250, с. 26-27]. Мұндай салдар төрт адамға дейін көтерген.

Плано 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 [41, с. 46]. Теріден жасалған қайық деп мес салдарды айтқаны түсінікті.

Салыстырмалы түрде айтатын болсақ, көліктің бұл түрі басқа да көрші халықтарда қолданыста болған. Мысалы, «Собрание сочинений о Туркестанском крае вообще и сопредельных с ним стран Средней Азии» атты Түркістан жинағының 287-томында Ауғанстан жерінде ағылшын әскерлерінің мес салды пайдаланғанын көрсеткен сурет берілген (Қосымша Д, сурет Д5). Суретте ірі малдың отыздан асқан үрленген местерін

қатарластыра қойған, үстіне шыбықтардан өрілген беткі қабатын төсеген. Бұл мес сал 19-ға жуық адамды көтеріп тұр [248].

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 тақтайдан тепкішек алаңша жасалады. Бір сал жасау үшін төрт, алты немесе сегіз мес жұмсалған (Қосымша Д, сурет Д6). 1500 кг-ға дейін жүк көтеретін салдар 20-30 местен жасалған. Қаншалықты мес саны көп болса, соншалықты оның жүк көтергіштігі де артқан. Терінің қалыңдығына қарай, салдың беріктігі екі жылға дейін шыдас берген.

Яғни, қазақтар түйе, өгіз, кейбір аймақтарда аттың терісінен пайдалана отырып мес салын жасаған. XX ғасырдың басына дейін су көлігінің осы түрі Қазақстан территориясында қолданыста болғаны жөнінде мәліметтер кездеседі [249, с. 34].

Сал. XVIII ғасырдың басында бөренелерден, бума қамыстан, буылған тал бұтақтарынан жасалған қарапайым жүзу құралы – салды пайдаланған (Қосымша Д, сурет Д3) [82]. 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.

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 тақтайдан 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 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.

1811 жылғы Мамедияровтың жазбасында сауда керуендері Шу өзені арқылы Көк Мұрғын шатқалына қазақтардың қамыстан жасалған салмен барғаны, ал Арыс өзені арқылы талдан жасалған салдармен өткендігі айтылады (Қосымша Д, сурет Д2) [249, с. 31; 251, с. 263].

Үлкен өзен-көлдерден жүзіп өту үшін кей адамдар 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 кезеңдерде бітеу теріні үрлеп алып, үлкен өзен-көлдерден жүзіп өтуге, ал бірнешеуін қатарластыра байлап, өзендерден жүк тасып өткізетін сал жасалғаны туралы ауызша мәлімет кездеседі.

1846 жылғы Ресей әскери Бас штаб капитаны Шульц өз жазбасында өзен өткелдеріндегі сал-паромды: «Қазіргі уақытта Сырдарияда су көлігі жоқ, оның орнына ұзындығы 4-7 сажын (8,5-14,9 м), ені 2 аршын (142 см) болатын ағаш кесінділерін бір-біріне темір арқылы бекіткен салдар суға жіберіледі. Олар 6-12 атты немесе 125-250 пұтқа (2000-4000 кг) 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, – деп сипаттаған [252, с. 330]. С.И. Руденко мәліметтері бойынша Қара Ертісте малдарды айдап өту үшін паромның қызметі пайдаланылған [4, с. 11].

Салдың келесі түрін бөренеден жасаған. Көбінесе, аталған өзендерде ағысты бойлап, жүк тасымалдауда қолданылған. Қазақстанның оңтүстік аймағындағы далалық өзендерде сал терек, тораңғы сияқты жеңіл ағаштардан, еліміздің шығысы мен оңтүстік-шығыс бөліктеріндегі ірі өзендерінде сал, қарағайдан жасалған. Пішіні төрт бұрышты, қоға, қамыс араластырыла буылған, ұзындығы да, ені мен биіктігі де 2 метр шамасында болатын ыспа құралы Тасарал, 1-Балқаш балықшылары сал деп те атаған. Ыспа құралын бұрын қайықтың орнына қолданылған. Ыспаны Атырау және Маңғыстау облысы, 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.

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 ағызу» 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, 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 жеткізген. Бұл сол салдың қолданыстық мерзімінен, әрі салдың суда ағатын, яғни суда қолданылатынынаншыққан. Ж. Аймауытовтың «Ақбілек» романында: «*Мұқаштың салы суға кетті, не айтарын білмеді...»*, – деген жолдар бар. Ол еңсесі, ұнжырғасы түсіп кеткенін меңзейді [253].

1859 жылдың жаз мезгілінде экспедиция материалдарында Сырдарияның бір сағасы Жаңадария өзенін кесіп өту үшін екі түрлі: біріншісі – ағысты бойлап жүзіп өту, екіншісі – қамыстарды бір-біріне қатарластыра қойып, буып сал жасау әдісін көрсеткен [254].

Жалпы салды маусымдық мәні бар көлік түріне жатқызамыз. Өйткені, салды жүргізу кезінде қиындық тудырып, ұзақ уақыт қолдануға жарамай қалады. Қатты ағыс барысында су асты тастарға тиіп, тез ыдырап бұзылып қалғандықтан уақытша пайдаланған. Сол себепті де көліктің басқа түрлерінің дамуына әкеліп соқты. Халыққа ең тиімдісі ұзаққа шыдайтын, жүк, адам, мал тасымалдауға ыңғайлы қайықтың түрлерін жаппай қолдануға көшті.

3.2 Қайық және кеме

Қазақ даласындағы сауда керуен жолдарының бағыттары мен өзен-көлдер арқылы өтетін су жолдары жөнінде XXV томдық «Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба» атты жинақ жарық көрген [122, с. 56-59].

«Россия. Полное географическое описание нашего отечества» атты жинақтың 1913 жылы шыққан «Туркестанский край» атты XIX-томында [84], «Живописная Россияда» 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 (Қосымша Д, сурет Д7).

Суретші Тарас Григорьевич Шевченко 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» [112] суреттерінен Арал маңындағы қазақтардың қайық түрлеріндегі ерекшеліктерді аңғаруымызға болады. «Константин» және «Михаил» шхуналары 1848 жылдың 25 шілдесінен бастап теңізге шыққан.

А.А. Поповтың «Еділдегі қазақтар» атты суретінде Еділдің кең айдынында қайықтағы екі адам бейнеленген. Аталмыш суреттен қарапайым шаруа қазақтардың қайықты су көлігі ретінде қолданғандығын көреміз [113] (Қосымша Е, сурет Е12).

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 [252, с. 471]. Көршілес Әмудария бөлімінде, осы қайықшылар 14 адамнан құралған бір артель құрып, 2000 пұт (32 000 кг) затты көтеретіндей қайықты жолға алып, басқарушысын *«дарға»* деп атап, қалғандары ескеші, жүк тийеуші қызметтерін атқарған [14, с. 87]. Ал, 1860 жылғы әскери құжат Сырдария өткелдерінде қайықпен тасу ісінің жолға қойылғандығын нақтылайды. Қайықпен тасу Сырдарияда Перовск фортында, Құбас өткелдерінде, Қуаңдариянының Күлек өткелінде дамыған (Қосымша Д, сурет Д8). 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 қайықтарының саны айтарлықтай көбейгенін айтады. 1856 жылы Мортық өткелінде 19 қайық болса, 1862 жылы ол 120 қайықты құраған [94]. Бұл мәліметтерден қазақ даласында су транспортының жылдан-жылға дамығанын, көбейгенінбайқауға 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 атауларытілдік аймақтық ерекшеліктерде көрініс тапқан.

Ау қайық – балық аулауға қолданылатын, кемі екі адам отыратын желкенді қайық. Желкеніне бөз мата пайдаланылған, ол желді күні су толқынынан қорғану үшін ғана түсірілген. Бұл атау мен қайықтың түрі Арал өңірінде, Атырау облысының кейбір аудандарында, Қостанай, Маңғыстау облыстарында, Ресейдің Еділ аймағында қолданылады. Арал өңірінде *желкемді* қайық деп те атайды. Арал теңізінде де желкенді қайық кең қолданыста болғандығын фотодеректер мен сызба суреттер айғақтайды.

Қабадан қайық – қара суда, жағалауда,өзен сағасында, көлдерде қабадан ау салғанда қолданылатын қайық. Оның бұл түрі Қызылорда облысының Арал ауданында кең қолданыста болған.

Қолас қайық, астау қайық, желкем қайық – Атырау облысында кең қолданыста болған желкенді қайықтың жергілікті атауы.

Кеме, реуішке – екі жерден ескек орнатылған бірнеше бөлікке бөлінген көлемі ауыр жүк немесе бірнеше адам таситын үлкен қайықтың түрі.

Пошалка – арнасы тар, терең емес, ағысы жай өзендерге салатын, балық аулауға шығатын немесе өзеннің келесі бетіне адам, жүк тасымалдайтын желкенсіз, кішкене қайық.

Ыдыс қайық – ауланған балықты үлкен қайықтан жиекке таситын бір адам есетін ұзындығы қысқа, ені кеңдеу шағын қайықтың Каспий балықшыларының арасында қолданылатын жергілікті атауы.

Қалытқы қайық – ауды құрғанда, аудың арқанын тартқанда, тағы басқа қосымша жұмыстарды атқарғанда қолданылатын, айдынға шыққанда үлкен қайықтардың шылауында жүретін кішкене қайық.

Қодыраң қайық – желкенсіз шағын келген, көбінесе, шаруашылықта, адам және жүк тасуда қолданатын қайықтың бір түрі. Қодыраң атауының себебі, өзеннің бір жиегінен екінші жиегіне өткенге дейін су ағысымен ырық бермей, қозғалып отыруына байланысты туындаған.

Қысаубай – қазіргі таңда атауы да өзі де қолданыстан шыққан, ертеректе Арал өңірінде қолданылған қарабайырлау қос желкенді қайық. Арал теңізінің тартылуына байланысты қолданыстан шыққан.

Бір ескекті қайық – бір адам есетін, жүк таситын, балық аулайтын жеңіл, кішкентай қайықтар тобына жатады.

Мәдениқайық – атауы қазіргі заманда қалыптасқан. Қайықтың өзен бойымен, теңіз жағалауымен серуендеуге арналған түрі.

Жекперді қайық – бір кісілікті шағын қайықтың Түрікменстан қазақтары тіліндегі атауы [XV].

Кіржім қайық – түбі жалпақ, сыйымдылығы кең, арнауы кең өзендерге салатын үлкен қайықтың Түркменстан қазақтары тіліндегі атауы [XVI].

Ұшан қайық – желкенді қайықтың үлкен түрі Түркменстан қазақтары тіліндегі атауы [XVII].

Құрмау қайық – суға құрмақ салуға шығатын кішкене жеңіл қайықтың бір түрі. Шығыс Қазақстан облысының Күршім ауданында кең қолданыста болған [XVIII].

Сүзгі қайық – суға сүзгі салатын үлкен қайықтың түрі.

Қарбыз қайық – жүк таситын қайықтың үлкен түрі. Шығыс Қазақстан облысының Күршім ауданында қолданған.

Қос қайық/түйе қайық – ауыр салмақты, жүк тасу үшін байланыстырылып, қосақталып жасалған екі қайық. Қайықтың бұл түрімен мерзімдік қоныска көшерде өзен үстімен киіз үйді толық жабдығымен және адамдармен бірге алып өткен. Түйе қайық аталу себебі де ауыр жүк көтерумен байланысты. Түйе қайық деп Сыр өңірі қазақтары, қос қайық деп Қарақалпақстан қазақтары атаған [XIX] (Қосымша Д, сурет Д9, Д10, Д11).

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 [166, с. 230].

Бес немесе алты жылқыға дейін көтеретін қайықтар жөніндегі деректер Жаңадария өзенінде жүргізілген экспедиция материалдарында кездеседі. Қазақтар Сырдария өзенінен ондай жүктерді алып өту үшін ұсақ ағаштардан құрастырылған жалғыз үлкен қайықты пайдаланғанын айтады.

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 қолданысты 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.

Кейбір деректер бойынша, Сырдария өзені арқылы өтетін қайықтар 5 немесе 6 жылқының салмағын көтерген [255, с. 68].

Н. Остроумовтың «О рыболовстве в низовьях Сырдарьи и на Аральском море» атты мақаласы Сырдың төменгі ағысы мен Арал бойындағы балықшылық кәсібінің мән-жайынан кеңінен мәлімет береді [256]. 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 дейін, екінші аймақта 80-нен 100 дейін, үшінші аймақта 200 ден 300 қайыққа дейін болған.

Ауланған балықты тұздап, мата үстіне жайып қойып, әбден суы ағып болғаннан кейін сатқан. Ірі балықтың арқа сіңірін бөлек алып, сығып, күнге кептірген. Жалпы үш аймақта 320 қайық болған, әрбір сеткіде орта есеппен, 80 балықтан түскенде күніне 80 000 балық ұсталған. 1886 жылы осы өңірде 274 қайық, 1900 жылы 1 284 қайық, ал Сырдария сағасында 400 қайық қызмет атқарған. 1901 жылы қайықтар саны 5 есеге өскен. Осы жылы теңіздің шығыс жағында 1 500 қайық жұмыс істеген.

Көлге ау салу үшін міндетті түрде қайық керек, ол үшін аудың бір басын көл жағасындағы қоғаға байлайды да, қайыққа міниіп, алдыңғы адам қайықты есіп отырады, артындағы адам ауды тарқатып тастап отырады.

Әубәкір Диваев Сырдария экспедициясы кезінде жазып алған Жұманазар ақынның «Арал» термесінде:

«Теңіздің екі түрлі пайдасы бар,
Жазда, қыс та жылым, қармақ салар.
Қайығын өне бойы суға қойып,
Екінші бір пайдасы пайдасы балық алар», – деген жолдар бар [257, 268 б.].

Қайықты судан балық аулаумен қатар үйрек аулауға арналған желі қармақты құру үшін, қармақтың екінші басын көлдің ортасына апарып тастауға қолданған. Желі қармақты үйрекке салатын болса, қармақтың санын көбейтеді, 15 метрдей желіге әр жарты метр сайын бір қармақ байланады. Ол үшін желі қармақ судың бетіне құрылып, судың бетінде тұру үшін қалтқы байланады. Көлдің ортасына қайықпен барып, желі қармағына шабақты майдалап турап шаншып қояды, үйрекке үш тілді қармақ құрылады, үйрек шабақ жеймін деп келіп, қармаққа аузымен түседі, түскен үйректі жағада отырып, қармақпен тартып алады.

1884 жылдың 15 сәуірінен 1 маусым аралығында Қосаралдан 430 қайықпен 3 000 дана бекіре ауланса, 1885 жылдың 15 сәуірі мен 1 маусым аралығында 254 қайықпен 450 балықшы 750 аумен 2 000 бекіре аулаған. 1886 жылғы Статистикалық комитет есебінде «Соңғы жылдарда Қазалы уезі

төңірегінде балық шаруашылығы жандана бастады. Жылына балық өнімінің айналымы 100 000 рубльды құрады», – делінген. 1886 жылы Сырдариянның Аралға құяр төменгі ағысы мен Қосаралды қоса есептегенде балық аулауға шығатын 500 қайық болған, ауланған балықтар Ресейге жіберіліп тұрған [258, с. 86].

Қазалы уезінде балықшылық Қосарал мен Қамыстыбас көліндегі екі пункте 1886 жылы 56 қожалық, 629 балықшы жұмыс істеген. 1886 жылы 293 қайық, 255 ау, 1320 қармақ, 3030 үлкен ау болған.

1892 жылы Арал теңізінде – 102, Сырдария өзені бойында – 271 қайық; 1892 жылы Арал балықшылары 1 264 рубльге, Сырдария балықшылары 3 972 рубльге балық сатқан. 1892 жылы Сырдария өзенінің төменгі ағысы бойынан 18 234 қызыл бекіре ауланып, әрқайсысы 13 рубльден 54 702 рубльге сатылған. 500 пұт (8 000 кг) уылдырық дайындалып 20 000 рубльге, 3 500 қара бекіре ауланып, 1 750 рубльге сатылған. Сырдария балығынан 76 452 рубль түсім түскен [259, с. 37].

Сеткіні (тор) Орал саудагерлері әкеліп сатқан, шикізат болса, балықшылар өздері де сеткіні тоқи алған. Қайық – 20 рубль, сеткі жібі – 7 рубль, кірпіштің 100 данасы – 2 рубль, 2 пұт қалытқы (32 кг) – 8 рубльге бағаланған. Қысқы аулау мерзімі үшін сеткі үлкен етіп тоқылып, ұзындығы 250-350 сажын (500-700 м), ені 3,5 сажынды (7 м) құраған. Қыстық сеткі қалың етіп тоқылып, 3-5 жыл қызмет етуге жараған [95, с. 67-71].

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

Хорезмдегі дәстүрді 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 [14, с. 83]. Қайықтың үлкен түрінің кеме деп аталуы қазақ жерінде Каспий жағалауы қазақтарының тілінде кең 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, Ырғыз және Ор арқылы Орынборға қарай қозғалған, жолдың ұзақтығы 1 400 км құраған. Екіншісі, Қоңырат арқылы Үргенішке,Ембі өзенінен Орынборға дейінгі жол. Соның ішінде Қоңыратқа дейінгі 300 км қашықтықты кеме арқылы жүзіп өткен, жалпы 1 300 км құраған. Жүк Үргеніштен және Шабатқа дейін кішкене қайықтармен, әрі қарай Қызыл Арбатқа (400 км) дейін керуенмен жеткізілді. Ұзынадаға (225 км) дейін теміржол бойымен тасылды. Ұзынадан әрі қарай теңіз арқылы Еділден Кіші Новгородқа дейін кememен жеткізілді. Жүк тасымалының тағы бірі – Үргеніштен Уазға дейін кememен, 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 теміржол салынғанша жол қатынасы ретінде кеменің маңызы зор болғандығын аңғарамыз.

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 [14]. Жалпы Әмудария бойындағы халықтар жаңа қайықты, кемені 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 кемені 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 ұшыратын зұлым арангылар бар деп түсінген. Түсінік бойынша арангылардан қорғайтын, адамдардың аман қалуы үшін күресетін Хубби Сұлтан. Сол себепті де балықшылар Нұқ хазіретіне немесе хазіреттің шәкірті Сұлтан Хуббиды еске алып, аман-есен үйлеріне келгенде әулиелерге бағыштап Құран оқып, садақа таратқан [14] [XX]. Кеме туралы ауыз әдебиет деректерінде біршама мәліметтер кездеседі. Жол қатынасы ретінде кеменің маңызы зор. Мысалы, Астрахань қаласынан қазіргі Ақтау қаласына дейін Каспий теңізі арқылы кememен жүзіп өту ең ыңғайлы жол болды. 1912 жылы Орал облысында екі кеме «Эмба» және «Тамара» жұмыс істеді. Маусымның соңына қарай «Гуревцев» кемесі іске қосылды. «Эмба» және «Тамара» кемелері адам тасымалдауға өте ыңғайсыз келеді. Осы жылдың соңына қарай тағы екі «Самарқанд», «Араг» кемелері қолдануға берілді. Астраханьнан қазіргі Ақтауға дейінгі кememен тасымалдаудың билет құны I дәрежелі (класс) 10 рубль, III дәрежелі 3 рубль тұрды [260, с. 34].

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

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 пен сал жасаудың дәстүрлі технологиясы, кәсіптік атаулар жүйесі қалыптасты. Су көліктерін жасаудың халықтық білімін жергілікті ағашшылар қоса меңгерді. Қайық жасаудағы басты талап – қайықтан су өткізбейтін етіп жасау. Ол үшін қайық ағаштарының бөліктерінің қырынан ойық жасап, екі ағаш ойығын ағаш шегемен кіріктірген. Қайықты суға салғанда ағаш сәл ісініп берік болып, кірігіп қалған. Қайық ағашын майлап отырған. Қазақ қайығы Отырар музейінде (Қосымша Д, сурет Д12, Д13), Арал балықшылар музейінде (Қосымша Д, сурет Д14), Форт Шевченко этнографиялық музейінде (Қосымша Д, сурет Д15), Е. Пугачев музей-үйінде сақталған (Қосымша Д, сурет Д16).

Маңғыстаудағы Жоласқан қорымындағы сәулеттік кесене қабырғасында сақталған дарға мен үш ескекші отырған кеменің (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 (Қосымша Д, сурет Д17, 21).

Ресей, Хиуа, Бұхара, жалпы Орта Азия елдерімен тауар алмасу мақсатында қазақ жерінің ірі өзен-көлдеріндегі су көліктері маңызды орын алды. Су көліктерінің керуен, қатынас жолдарында тасымал құралы ретіндегі маңызының XIX ғасырда Ресей мен Орта Азия арасындағы қатынастың арта түсуіне орай, қайықты жалға беру, жалға алу үдерісі қалыптасты. Бұл үдеріс халық арасында *қайық жүгірту* деген атқа ие болды. Бұл атаудың қалыптасуына Ресей және қазақ жеріне келген орыс қоныстанушылар тарапынан балыққа деген сұраныстың артуы да себеп болды. Оны балықшылар тілінде «*ұпай*» деп атаған. Қайық жүгірту үдерісінде берген жақ өз үлесін ұсталған балықтан алып отырған. Информаторлық деректер орыс тіліндегі «*пай*» сөзінің қазақ тілінің заңдылығына қарай өзгеріске ұшыраған түрі деп айтады. Балық аулау кәсібімен айналысқан кейбір кеме мен қайық иелері жергілікті халықтан немесе балықшылардан қайықты кейде жалға алып, олардың әрқайсысына тиесілі ұпай беріп отырған.

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 (Қосымша Д, сурет Д18). 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 суреттер айғақтайды.

3.3 Қайық және кеме жасау әдісі

Қайықтардың негізгі құрылымы Қазақстанның барлық аймақтарында бірдей болып келген. Жоғарыда аталған дәстүрлі қайықтардың барлық түрі терек пен қараталдан жасалатын болған. Қаратал, ақтал және тораңғы ағаштарымен өзбек және қарақалпақ халықтары жасаған [166, с. 230]. Себебі қайық көпжылдық 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 (Қосымша Д, сурет Д19). Арал өңірінде қайық жасайтын ағашшы бір мерзімде 70 рубль еңбек ақы тапқан. Ұзындығы 5 сажын (10 м), ені 2 сажын (4 метр) қайық жасауға 40 күндей уақыт кеткен, еңбек ақысына 9 рубльден 11 рубльге дейін төленген. Ағашшылар қайық жасау үшін 6 айда 90 рубльден 108 рубльге дейін еңбек ақы тапқан [256].

Қайықтың барлық түрі және тарихи дәуірлердегі көне түрлерінің барлығы да ағаштан жасалған. Археологиялық қазбалар көне қайықтардың бүтін ағаштың ойылған дінінен жасалғандығын дәлелдейді. Археологиялық қайықтың бірі Эрмитаж музейінде қойылған.

Шығыс Қазақстан облысының Күршім ауданында орналасқан Көкжар қорымынан табылған б.з.д. IV-II ғасырлармен мерзімделетін ағаш астау табытын ғалымдар қайыққа ұқсатады. Қайық (ладья) түрінде жасалған астау табыттың ұзындағы 2,45 м, ені 0,5 метрден 0,3 метрге дейін, ал түбінен үстіндегі сақталған бөлігіне дейінгі биіктігі 0,25 метр [261]. Көкжар қорымы Көкжар атты балықшылар ауылынан 2 км қашықтықта орналасқан. Балықшылар ауылы Зайсан көлінің сол жағалауында орналасқандықтан, қайық түріндегі астау табытты су көлігі ретінде пайдаланған десек қателеспейміз.

Дәстүрлі ортада қайықтардың көлемі мен құрлымына қарай әртүрлі атаулары қалыптасқан. Қазақ жерінің барлық өңірінде қайықтардың негізгі құрлымы мен атауы бірдей болып келеді. Қайықтың түп жағы *ұлтан* немесе *табан* деп аталып, қабырғасымен қосылатын пішімі ұшты дөңес етіп жасалады. Табанына немесе ұлтанына орнатылатын ағаш тақтайлар *бұрыс* деп аталады. Бұрыс тақтайларды ішінен аяғынан басына дейін керіп тұратын, қайықты көлеміне қарай ажырататын ағаш бөліктері орнатылып, ол *бөке* деп аталады (Қосымша Д, сурет Д21). Бөке ағаштары қайықтың түбінен кемеріне дейін көлденеңінен салынған, бүйір ағаштарын бекітетін келте ағаштарды айтады. Әдетте, 8-12 бөке салынып жасалған қайықтар берік әрі қауіпсіз келеді [165, 705 б.; 262]. Қабырғасына көтерілген тақтайларды ішінен керіп тұратын бірнеше қабырға ағаш *бөген* қойылып,оның ені мен ұзындығы қайықтың көлеміне қарай әртүрлі келеді. Қайықтың ішін бөген ағашы арқылы бөліп қою ағысы қатты өзендерге қолданылады.

Теңіздерге салатын үлкен қайықтарда желкен бекітетін *маш*, суға тастайтын *зәкір*, ау салатын, ауланған балықтарды сақтайтын және үш-төрт адам бірге отыратын орын болады. Сырдария сияқты ағысы қатты және арнасы өзгеріп отыратын өзендерге салатын қайықтардың ені кең болған. Сырдария

өзеніне салған ені кең қазақ қайығының бірінің екі қабырғасы 64 жұмыр ағаш кесіндісінен құрастырылған. Табаны немесе ұлтанына 15 жұмыр ағаш кесіндісі ұзына бойына орнатылып, бір-біріне кіріктірілген. Ұлтаны үш жерден бөкемен, қабырғасы екі жерден бөгенмен бөлінген. Ескегі де жұмыр ағаштан жасалып, басына суда жүзгізуге қолайлы болатын қосымша екі қалқан орнатылып, сабы қайықтың басына шығыршық арқылы бекітілген.

Қайықты бірнеше ағаш бөліктерінен шегесіз құрастыру үшін ағаш қабырғаларын тесіп ойық жасап алып, екі ағаш бөлікті бір-біріне ұзындығы 5-6 см болатын ағаш шеге арқылы кіріктірген. Ағаш шегені жұмыр ағаштан жонып, диаметрін 1-1,5 см етіп жасаған. Ағаш шеге арқылы кіріктірілген ағаш бөліктерінен құрастырылған қайықты алдымен суға салып, қайта шығарып отырған. Сонда ағаш суда сәл ісініп, ағаш шеге берік ұстап қалған. Бұл қайықтан су өткізбеуге кепілдік берген. Қайықтың ағаш бөліктеріне ағаш шеге кіріктіретін ойықты *бәрбі* деп аталған бұрғымен тескен. Бәрбіні темір ұсталар жасаған. Ұсталар бәрбінің екі түрін жасаған: бірінші түрі – ұшына төрт қырлы болат үскі орнатылған, арнаулы кергі арқылы ерсілі-қарсылы қимылға келіп, ағашты тесуге арналған құрал, екінші түрі – алғашқысындай ұшында қырлы болат үскісі болады. Бау тағылған көлденең ағашты жоғары-төмен қозғағанда бәрбінің ұшындағы үскі ерсілі-қарсылы қозғалып, ағашты теседі. Халық арасында бұл құрал пәрбі, пәрмі деп те аталады.

Қазақ қайығының бір үлгісі Арал балықшылар музейінің ашық экспозициясында сақталған. Бұл үлгідегі қайықтың ұзындығы 4,75 метр, биіктігі 45 см. Қайықтың ұлтанына бес бөке орнатылған. Бірінші бөке – 60 см, екінші бөке – 93 см, үшінші бөке – 104 см, төртінші бөке – 95 см, бесінші бөке – 66 см құрайды (Қосымша Д, сурет Д14ә). Бөке ағашы кесіндісі ұзындығының әркелкі болуы қайықтың қолдан жасалуымен және ағаштың иілу сапасымен байланысты болды. Қайықтың екі жақ қабырғасындағы ағаштар әр қабырғасына бес-бестен жалпы саны он ағаш тіреумен бекітілген.

Сыр-Арал өңірінде қайықтың ағашын сорпа бетіндегі жылықының майын жинап алып, қайықты төңкеріп қойып ұлтанынан қабырға басына дейін майлаған. Қайықты төңкеріп қойып майлау себебі ұлтаны кіші, екі жақ қабырғасы қалқан болып бітуіне байланысты, май жоғарыдан төмен қарай ағып, ағашқа сіңеді [Х]. Майды ағаш арасына су өтпес үшін жағады. Қайық ағашын майлауға табиғи қара майды да пайдаланған.

Балықшы қайығының ішкі жағын, ішкі бүйірін керіп тұруға және адам отыруға арналған көлденең ағаш пен қайықтың алдыңғы жағындағы қуысты *азына* дейді [254].

Қайықтың қапталына іліп, шеті суға малынып тұратын тордың жадырасынан істелген қол жуғыш – с*ылауыш* деп аталады. Бұл мәліметтер су көлігіне қатысты кәсіптік лексиканың мол екендігін дәлелдейді.

Қайықты балықшылардың көбі ағаш шеберлерінің көмегінсіз өздері де жасап алуды игерген. Оны жазба деректер дәлелдейді. «Тор, ау, қайықты көбіне балықшылар өздері даярлады. Балықты кейде орыс көпестеріне ұн, тұз сияқты тағамдарға да айырбастап отырды. Рұқсат қағаз 1896-1897 жылдары 13 рубль 80

тиын тұрды. Үкімет қазынасына Арал балықшыларынан 9 айда 297 рубль, яғни жылына 144 пайыз кіріс түсіп отырды. Тор, қайық жасауға керекті шикізат шығыны төмендегідей болды: тор жасайтын жіптің 20 фунты – 11 рубль, сеткіні су бетіне қалқытып тұратын ағаш қабықтарының сынығының 15 фунты – 60 тиын, ширатылған жіптің 10 фунты – 2 рубль, торды суға батырып тұратын күйдірілген қыштың 2 фунты – 90 тиын. Жалпы тор жасауға 18 рубль 20 тиын қажет болды. Ал қайық жасау үшін: ағашы мен ағаш өңдеуі – 12 рубль, ағаштарды бір-біріне бекітетін желім май мен қапсырмасы – 1 рубль, ескек тұтқасы – 30 тиын, үш ескек – 40 тиын, қайық жасау үшін жалпы Арал өңірінде 13 рубль 70 тиын керек болды», – дейді И. Гейер [263].

Жүк және адам тасымалдауға арналған көлік түрінің бірі кеме негізінен, үйіңкі, қаратал ағаштарынан жасалған. Кеме қайыққа қарағанда көлемі жағынан үлкен, әрі кең болғандықтан, оны жасау барысында360 бөлшекпен құрастырады. Кеме жасағанда ағашты үнемдеуге болмайды, егер үнемдесе суда жүргенде сәтсіздікке ұшырайды деп ырымдаған. Бір кемені жасап, құрастырып шығу үшін шеберлердің мықтысы, беделдісі жұмылдырған. Жасау барысында бас аяғы 20 адам қатысқан. Кеменің ең алдымен екі жағы сүйірленіп келетін жалпақ түбі жасалады. Ол бірінің үстіне бірі кертіктері арқылы бекітілген бөренелерден құрастырылып, кеменің тұмсығы мен артқы жағын қалыптастырады. Кеменің түп жағын *ұлтаны* деп атайды. Ұлтанына ұзынынан бойлай бөрене бекітіледі. Осы бөрене желкеннің де негізі болып табылады. Дәл осындай көлденең бекітілген бөренелерден тірек буындары болып табылатын борттың негізгі бөлігі жасалады. Мұндай бөренелер саны 14-тен 18-ге дейін жетеді. Бөренелер арасындағы саңылаулар шүберектермен немесе құрғаққамыс, қоға мамығымен толтырылады. Кеменің артқы жағының диаметрі 25-40 см, ұзындығы 4 метр шамасындағы ескек пішінді үлкен бағана болады, оған темір серіппе орнатылады. Ол серіппе кемені бағыттаудың негізгі тірегі болып табылады. Көлденең орналастырылған тірек бөренелердің үстінен кеме бортының артқы жағына дейін тағы бір қатар бөрене тақтайлармен жабылады. Көлденең қойылған бөренелерден жасалған кеме астауына бөрене тақтайлар темірден жасалған қапсырма шегелер арқылы бекітіледі.

Кеменің тұмсығы мен артқы жағына тақтай тұғыр орнатылады. Тұмсығы айтарлықтай қалың бөренелерден жасалады. Кеме астауындағы бөренелер ұзынына жанаса орналастырылып, кертіктері арқылы тек енінен бекітіледі. Кеменің тұмсығына жақын орталық тірек бөренеге орнатылған биік ұзындығы 3 метр, диаметрі 0,5 метр бағанада арқанның бас және аяқ жақтары байланысатын түйін бар. Ол бағананың жоғары жағында арқанның бір ұшы өткізілген дөңгелек саңылау болады. Арқанның екінші ұшы төменгі жағынан алдыңғы тіреуішке байланады. Бұл арқанның ұзындығы 85-100 метрге дейін жетеді.

Жоғарыда келтірілген мәліметтерді қорытындылайтын болсақ, қазақ жерінден 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 заманнан 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 (Қосымша Д, сурет Д20). 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.

ҚОРЫТЫНДЫ

Бүгінгі ғылым тарихымызды ұлттық мүдде мен еліміздің ізгілікке, елдікке ұмтылуының үздіксіз үдерісі, өткені мен бүгінгісінің сабақтасып, астасып халық жадында жаңаруы тұрғысынан қарастыруды талап етеді. Қазақтардың этносаяси, этномәдени, этношаруашылық тенденцияларын ғылыми біртұтас зерттеу олардың аймақтық ерекшеліктерін негізге алып, тарихи этнографияны ғылыми-теориялық, ғылыми-практикалық игеру отандық этнология ғылымында басты орынға шығып отыр.

Зерттеу жұмысының басты нысаны болған қазақ халқының дәстүрлі мәдениетіне тән, бірақ әлемдік өркениетпен тығыз байланысты, көптеген халықтардың этникалық мәдениетінде маңызды орын алатын «көлік жүйесі» тақырыбы – отандық этнология ғылымында өзектілі күн тәртібен түспеген мәселе. Қалыптасу кезеңі тереңге саятын әскери көліктің, жол жүргендегі қатынас көлігінің, жүк көлігінен, уақытша жылжымалы тұрғын үй типін қоса атқарған көлік түрлерінің адамзат тарихында атқаратын рөлі зор.

Қазақ халқы иемденген Ұлы Дала Елі – Қазақ жерінде байырғы көлік түрлері мен типтерінің тарихи деректерінің, қалдықтарының сақталуы біздің жерімізді мекен еткен байырғы тайпалардың өмірі мен тіршілігінің ажырамас бөлігі болғанының айғағы. Отыршылық мәдениет дамыған Ежелгі шығыс және Антик мемлекеттерінде соғыс-қатынас құралы болуымен қатар, билік аристократиясының және билік жүйесінің сән-салтанатына сай жабдықталған элиталық көлік қызметі басым болды. Көшпелі өркениеттің иесі атанған қазақ халқы өзінің этникалық мәдениеті мен шаруашылығындағы көлік жүйесін көшпелі мәдениет пен дәстүрлі шаруашылыққа бейімдеп қалыптастырды. Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесінің басқа халықтардың көлік түрлерінен айырмашылығы қазақ жерінде қалыптасу генезисінен, қолданыс аясын, түрлері мен типінен, көлікке қатысты атаулар мен ұғымдардан көрінді.

Дәстүрлі көлік жүйелерін этнографиялық категория ретінде зерттеу этникалық мәдениеттің бір компоненті ретінде оның осы мәдениеттегі орнын, мәнін, этникалық ортадағы әр түрлі байланыс-қатынастарын зерделеуге мүмкіндік береді.

1. Қазақ жерінде ежелгі көлік құралдарының заттай деректерін археологиялық қазба жұмыстары кезінде табылған, көлік қалдықтары, жартас бетіндегі петроглифтік бейнелер, жазба деректерді қазақ жерінде болған саяхатшылар, жазбагерлер, зерттеушілер жазбалары мен күнделіктері құрайды. Жазба деректердің ең көне нұсқаларын антик жазбалары қамтиды. Гиппократтың скифтер туралы жазбасында өгіз жегілген арба үстіндегі күймелі үйлер туралы айтылған. 568 жылы Батыс Түрік қағандығында болған Византия елшісі Земарх өзін түрік қағанның ою-өрнектермен, жібек маталармен әсемделген шатыр ішіндегі дөңгелекті биік тақта отырып қабылдағанын жазып кеткен. Бұл қағанның тақ орнатылған жорық немесе жолға шыққандағы тақ орнатылған күймесі деген болжам қалыптасты. Сондай-ақ Земарх «киізбен оралған дөңгелек үй», «киізбен оралған түрік

арбасы» бар екендігін айтқан. Ибн Баттута, ибн-Рузбехан, Плано Карпини мен Вильгельм де Рубруктің дөңгелекті күймелі үйлер туралы жазбалары арғы қазақтардың дөңгелекті көлік, әрі үй ретінде пайдаланғанын айғақтайды.

2. Тарихи тұрғыдан алғанда қазақтар қолданған көлік түрлерінің негізгі типтерін соңғы зерттеулерге сүйене отырып, төрт дөңгелекті арбалардың жетілдірілген түрлері – екі дөңгелекті соғыс арбаларының өзін дендрохронология, радиокөміртекті және т.б. мерзімдеу әдістерімен б.з.д III мыңжылдықтың соңы мен II мыңжылдықтың басы деген тұжырымдар жасалды. Дәстүрлі шаруашылық пен мерзімдік қоныс иемдену, экологиялық қоршаған ортаның ерекшелігінен маусымдық көлік, күш көлігі, қатынас көліктерінің түрлері қалыптасты. Арба дөңгелегі сықырлаған аязда жүрмейді, арбаны қатынас, жүк, шаруашылық көлігі ретінде көктемде, жазда, күзде пайдаланса, қарлы, суық өңірлерде қыста шана көлігі пайдаланылған. Шана шығыста, оңтүстік-батыста Арал өңірінде қыста мұз үстіне шығып балық аулауға қолданылған.

Үй жануарларынан арнайы үйретілген көлік малдарына – түйе, ат, өгіз, есек; мініс көлігі – ат, түйе, өгіз; күш көлігі – түйе, өгіз, есек; қолдан жасалған көлік түрлеріне – бір, екі, үш, төрт дөңгелекті арбалар, шана, сүйреткі, сал, қайық және кеме; маусымдық ерекшеліктеріне байланысты – жазғы және қысқы; жазғы көлікке – арба түрлері, сүйреткі, үй жануарларынан арнайы үйретілген көлік малдары; қысқыға – шана, сүйреткі және үй жануарларынан арнайы үйретілген көлік малдары; аймақтық ерекшеліктерге байланысты – құрлықтағы және су көліктері құрады.

Музейлік қорларда, жеке адамдарда сақтаулы, фото материалдарда кездесетін арба түрлеріне типологиялық талдау жүргізу арбаның барлық түрлерінің негізгі типтерін, олардың жекелеген үлгілерін анықтауға мүмкіндік береді. Арбаның қолданыс ерекшеліктеріне байланысты – а) адам тасымалдайтын; ә) жүк таситын және шаруашылықта қолданатын; б) балаларға арналған; в) күнделікті үй тұрмысында қолданатын; г) соғыс арбалары сияқты бес типке бөліп қарастырдық. Осы зерттеуде бірінші рет жасалып отырған қазақ халқының дәстүрлі көлік түрлерінің нақты типологиясы, талдау әдістері болашақта қазақтың дәстүрлі көліктерін осы бағытта зерттеуде методикалық негіз болад алады.

3. Дәстүрлі шаруашылығында көшпелі, жартылай көшпелі, отырықшы мал шаруашылығын басты кәсіп еткен қазақ халқының мерзімдік қоныстарға көшіп қонуды күш көлігінсіз ұйымдастыру мүмкін емес еді. Тұрмыс қажетін өтеп отырған баспасын, тұрмыстық және шаруашылық бұйымдарын, киім-кешегін, азық-түлігін, тіпті, отбасын алып көшу, мерзімдік қонысқа жету үшін күш көлігін қолданған. Халқымыздың күнделікті тұрмыс-тіршілігі төрт түлік малдың қамына байланысты қалыптасып, малына қорек – от іздеген қазақтар жыл бойына бір жайылымнан екінші жайылымға көшті. Көшіп-қону өрісі түрліше болды, малы көп, әсіресе, түйе мен жылқыға бай малшылар алысқа көше алды, ал сиыр малының тұяғы алыс жолға шыдамайтындықтан,

оны отырықшы мал шаруашылығымен айналысатындар өсіріп, олар жақын маңға ғана көшкен. Көшу жолы алыс не қысқа болсын ауыл көшпелілері қоныcты жиі ауыстырып, өрісті жаңартып отырған сайын, мал соғұрлым күйлі, күйлі болған. Әрбір ру немесе ауыл ата-бабасынан белгілі болып келе жатқан, дәстүрлі қалыптасқан көш жолдарымен жүріп отырған. Көшпелі мал шаруашылығы басым болған Сырдың төменгі ағысы, Арал теңізі мен Каспий теңізі аралығы, Үстірт, Маңғыстаудың малшы, көшпелі тайпалары қыстаудан жайлауға көшудің ең ұзақ жолдарын иемденген. Олардың жекеленген тайпалары екі бағытты қоса есептегенде, 2000 шақырымдай көш жолын жүріп өткен. Көш жолдарының алыстығына құмды, тақыр, шөлді жерлерді кесіп өтуіне қарай *меридиональды* немесе *үдере жүру,* қысқалығына, тау-тасты, сулы жерлерді бойлай жүруіне қарай *верикальды* немесе *тік* сияқты көш жолдарын игеру әдістері қалыптасты. Алыс көш жолдарын игеруде күш, мініс көлігін – түйе, ат, ал қысқа көш жолдарының күш, мініс көлігін – ат пен өгіз атқарған.

4. Дәстүрлі қазақ қоғамында ауыр жүкті арту мен тасуға төзімді жануар түйе еді. Көшке шыққанда жолсыз, құмдауыт, таулы-қыратты жерлермен жүргенде жүкті тасымалдау үшін, жүктің екі жағының салмағын тепе-тең етіп арту үшін жүк артудың өзіндік әдісі болды. Киіз үй мен оның ішкі жабдықтары түйенің екі қапталына тең артылып, жүк түйе денесін қажамас үшін арнайы әбзелдермен жабдықталды. Түйеге жүк артқанда ауыт, ашамай, жазы, кәтеп, қом тәрізді әбзелдердің қолданудың әдісі қалыптасты. Жүк, тең жүк көліктеріне арқан, тоғанақ арқылы байланды.

Көрші түркі тайпаларының көлік жүйесімен ортақ лексиканың және этимологиялық терминологияның болуы, көлік коммуникациясының ортақ қызметін, халықтар арасындағы, тарихи дәуірлерде қалыптасқан халықаралық қатынас жолдарындағы ортақ қызметінің болғандығын, мысалы, Ұлы Жібек жолы, Орта Азиядан Еуропаға апаратын керуен жолдарының қазақ жерінің үстінен кесіп өтуі, көш-керуен жолдары тармақтарының халықаралық күре жолдардың бір тармағы болғандығымен байланысты. Қазақ жерінде қолданыста болған *ырдуан арба, қоқан арба* түрлерінің атаулары Орта Азия халықтарымен араласудан енді. Славян халықтарының, әсіресе орыстардың қазақ жеріне келуіне орай *бірішке, тарантас, пайтон, пәуеске, дүрегі* сөздерінің таралуы этномәдени, этношаруашылық байланыстардан туындауын және олардың кең қолданысқа енгендігін көрсетеді. Қарастырылып отырған қазақтардың дәстүрлері мен ұғымдары көрші бауырлас өзбек, қырғыз, қарақалпақ, түрікмен және тағы басқа түрік этностарымен біршама ұқсастықтар болғанын аңғаруға болады.

5. Дәстүрлі көлік жүйесіндегі айырмашылық қазақтардың дәстүрлі шаруашылығымен, экологиялық ортасымен байланысты қалыптасты. Аймақтық ерекшелік атаулар мен ұғымдар жүйесінен, диалектологиялық, аймақтық ұғымдар мен сөздерден де көрініс тапты. «Көлік жүйесі» кәсіптік тілдегі аймақтық ерекшеліктер әріптік дыбыстардан (*дөңгелек, доңғалақ, доғалақ*), кәсіптік тілдегі тақырыпқа қатысты этнографиялық сөздердің қорының молдығы кәсіптік лексикадан да көрінеді, бұл сөздік қорларды зерттеу

жұмысының ішкі мазмұнындағы тақырыптарда қамтыдық. Көлік жүйесіне қатысты тілдік, сөздік қорының мол болуы, қазақ жерінің белгілі бір аймағындағы кәсіптік этнографиялық сөздердің кездеспеуі, аймақтық этнографияның ерекшелікті тағы бір қырынан айқындай түседі, әрі этнолингвистика, этнодиалектологиялық қырынан назар аудартады. Қазақ халқының күш, көлік атауларының этномәдени мазмұны олардың қолданыс аясымен, эко-этно ортасымен байланысты болды.

6. Көшпелі қоғамда кең қолданыста болған әрине, екі дөңгелекті арба тұғын. Оны пайдалану, қолдану мақсатына қарай бірнеше түрге бөлінді. Жүк және адам тасымалдауға арналған қос дөңгелетік түрлері – көтек арба немесе қоқан арба; XIX ғасырдан кең қолданыста болған төрт дөңгелекті арба түрлері; тек адам тасуға арналған арба түрі – күймелер, күйме үйлер құрады.

Көлік малы мен құралдарын күтіп баптаудың, оның күйін жасаудың, яғни көлік малын қажытпау, зорықтырмау, тынықтырып алудың дәстүрлі халықтық білімдер жүйесі болды. Арба, күйме, шана, сүйретпелермен қатар, су көліктерін жасау, оларды жасауға байланысты табиғатты пайдаланудың да дәстүрлі әдістері қалыптасып, технологиясы туралы деректер бүгінгі күнге сақталып жетті.

7. Қазақ халқында адам мен жүк тасудың ерекшелігіне қарай атаулар, ұғымдар, кәсіп түрлері қалыптасты. Жүк тасудың кең таралған түрі керуен жолдарының қызметімен байланысты болды. Әсіресе, XVIII – XIX ғасырларды сауда-экономикалық қарым-қатынастың дамуы, қазақ жерінен қалалар мен бекіністердің салынуымен байланысты дүгершектері мен дүкендерінің ашылуы, Үргеніш, Бұқара, Самарқант, Ташкент, Шәуешектен басталып, Омбы, Томск, Орынбор, Төменгі Новгород қалаларына апаратын сауда керуені жолдарының тікелей қазақ даласынан өтуі, Қарқара, Ирбит, Атбасар, Әулиеата, Жөлек жәрмеңкелерінің жұмыс жасауы жүк тасуға негізделген, кіре тарту кәсібін дамытты. Қазақтар арасынан кіре тартуды кәсіпке айналдырған адамдар тобы шықты. Олар кіреші деп аталып, кіре тарту үшін арнайы түйелерді қосқан. Жүк және мініс көліктерін пайдалану үшін ақы төлеу жолға қойылып, халық арасында «көлік майын» беру, «көлік ақысын» беру ұғымы әдеттік ғұрыпқа енді. Кірешілердің талаптары жыл маусымдарына қарай өзгеріп отырды.

8. Су көліктері кеме, қайық, сал түрлері суы терең, арнасы кең, ағысы қатты өзендерден жүк өткізу үшін қолданылды. Су көліктері Қазақстанның барлық аймақтарында, әсіресе, Сырдария, Жайық, Еділ, Ертіс, Есіл, Іле, Талас, Шу сияқты ірі өзендерде қолданыста болды. Сонымен қатар Арал, Балқаш, Алакөл және тағы басқа ірі көлдерден өту мақсатында және балық шаруашылығы үшін кеңінен пайдаланған. Мысалы, Сырдария өзенінен жүк өткізетін Ұрғыш, Мортық, Жөлек, Шырақ, Құмсалған жерлерде өткелдері болды. Жүк керуенін өзеннің кез келген жерінен емес, арнайы өткелден өтті. Өткелдер әскери бекіністері орналасқан жерде, сауда базарлары қалыптасқан тұста болды. Ауыр салмақты, жүк тасу үшін байланыстырылып, қосақталып жасалған қос қайық пен теріден үрленіп құрастырылған мес салдың фото реконструкциясы жасалды.

9. Дәстүрлі көлік жүйесінің халық өмірімен біте қанасып жатуына орай көлікті пайдалануға қатысты әдет-ғұрыптар, наным-сенімдер жүйесі қалыптасты. Табиғат пен қоршаған ортаға, дүниеге қатысты халықтық білімдер мен әдет-ғұрыптар көлікті пайдалану жүйесінен ерекше көрініс тапты. Сыйлы қонақты күтіп алғанда көлігін ұстап тұру, шығарып салғанда қолтығынан сүйемелдеу; қонақтың мініс көлігін ат ағашқа, мама ағашқа байлау, отқа қою, жемдеу; зират қасынан өткенде көлігінен түсу, түсе алмаған жағдайда бетін зиратқа бұру, аттылардың оң аяғын үзеңгіден шығарып өтуі, көш алдынан ақ алып шыққандаақты аттың жалына тигізу, тағы басқа ғұрыптардың болуы қазақ қоғамында дәстүрлі этикет ретінде таралды. Қазақтар мініс көлігіне серігі ретінде құрметпен қараған.

10. Дәстүрлі көлік жүйесі қызметі қазақтардың тұрмыс тіршілігімен біте қайнасып, тіршілік қамының ажырамас бөлігіне айналған. Қазақ халқының тіршілік болмысын күш көлігінсіз ажыратып қарау мүмкін емес. Көліктің адам баласының қаз-қаз басып жүре бастаған кезінен қоларба, жетек арба, ит арба түрлері баланың аяғының шырауына көмектессе, ашамайға отырғызу дәстүрі арқылы атқа мінуге, атты ерттеп мінуге үйреткен. Көлік, адамның тәй-тәй басқанынан, о дүниеге аттанғанға дейінгі әдет-ғұрыптары мен жосын-жоралғыларында маңызды қызмет атқарды. Мал мінсе көлік болып, қатынауға, жүк тасуға ғана қызмет етіп қойған жоқ, адамды жолсыз жерлермен жүруге қызмет етті, алыс сапарда серігі болды, тұрмыста жер жырту, шығыр тарту сияқты ауыр жұмыстарға жұмылдырылды.

11. Алғашқы ауыл шаруашылық санағындағы деректерді негізге ала отырып, көліктерді қолдану статистикасын шығаруда математикалық есептеу әдісі қолданылды. Ғылыми ортаның қабылдауына ыңғайлы болу үшін кестелік және сызбалық әдістер арқылы берілді.

Дәстүрлі көлік жүйесінің қолданыстық маңызын айғақтайтын фотоқұжаттар тізбегі мен түсініктемелері жасалынды. Техникалық әдіс-тәсілдерді меңгере отырып, көлік түрлеріне қатысты реконструкциялық сызбалар мен фотолар жинақталды.

Қазақ халқының дәстүрлі кәсіптер мен дағдыларға қатысты білімдер жүйесі ағаш шеберлері арасынан арбашыларды қалыптастырды.

Күш-көлік, тасымал құралдарының дәстүрлі жүйесі мен коммукациясы жалпы халық мәдениетінен, шаруашылықты ұйымдастыру мен жүргізу қарекетінен алатын орны зор. Күш-көлік түрлерін мирас еткен халықтар ішінен қазақ халқының материалдық және материалдық емес мәдениет мұраларына қатысты білімдер мен дағдылар жүйесіндегі «көлік коммуникациясының» ерекшелігі халықтың ұлттық болмысымен біте қайнасты, қазақ халқының тірішілігін қамтамасыз ету жүйесінде көлікті тиімді пайдаланудың мәні зор болды.

Көлік қазақ халқының күнделікті тіршілігінен маңызды орын алып, қатынас-құралының түрлері атадан балаға тарихи дәуірлерден мирас болып жетті. Қазақ халқы дәстүрлі көлік түрлеріндегі атаулар мен ұғымдар

жүйесіндегі байырғы көне түркілік ұғымдар мен атауларды сақтай отырып, жаңа ұғымдармен байытып отырды. Дәстүрлі қатынас көліктерінің және түрлерімен қатар, этномәдени байланыстар арқылы кіріккен жаңа түрлерін қабылдап, өз дәстүрлі тіршілігіне қарай бейімдеді. Бұл күнде дәстүрлі мініс көлігі кең қолданыста болғанымен жүк, тасымал құралдарына деген сұраныс заманауй тұрмысқа орай сұраныстан шыққан. Дегенмен де, жекеленген аймақтардың ауылдық жерлерінде шаруашылық негізде қолданылатын жегіс құралдарын кездестіреміз.

Қорыта айтқанда, диссертациялық жұмыста байырғы, көне көлік, қатынас құралдарына ғылыми реконструкция жасалды, көлік жүйесінің дәстүрлі атаулары, ұғымдары, танымдары жинақталып, жүйеленіп, ғылыми айналымда жарияланды. Көлік түрлерінің таралуы мен қалыптасу генезисі талданып, салыстырмалы, сараптау жасалынды. Шынайы қолданыстағы көлік жүйесімен қатар, қазақ халқының дүниетанымынан туындаған қиял-ғажайып көліктер жүйесі де талданды. Дәстүрлі көліктердің бүгінгі күнгі қолданыстағы түрлері мен қолданыстан шығып қалған түрлері ажыратылды.

Ғылыми, ғылыми-танымдық деректерді визуалды деректермен, далалық этнографиялық деректермен, ескі сөздермен айғақтау арқылы көліктердің дәстүрлі түрлері мен типтері, қолданыс аясының ерекшеліктері анықталды. Қазақ халқының дәстүрлі көлік жүйесін зерттеу арқылы «қазақ халқының көлікті қолдану болмысындағы ұлттық келбетінің бір қыры» ашылды.

ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР

1Ибрагимов И.И. Қазақ халқының этнографиялық очерктері // Қазақ халқының дәстүрлері мен әдет-ғұрыптары. 2-том: дүниеге келгеннен өмірден озғанға дейін (отбасылық әдет-ғұрыптар ертеректегі авторлардың еңбектері бойынша) / Құраст. С. Әжіғали. – Алматы: «Арыс» баспасы, 2006. – 17-37 бб.

2Ибрагимов И.И. Этнографические очерки киргизского народа // Русский Туркестан. Сборник, изданный по поводу политехнической выставки. Вып. 2. Статья по этнографии, технике, сельскохозяйственной и естественной истории. – М., 1872. – С. 120-152.

3Бартольд В.В. О колесном и верховом движении в Средней Азии // Записки Института Востоковедения Академии наук СССР. - М.-Л., 1937. - Т. VI. - С. 406-408.

4Руденко С.И. Очерк быта северо-восточных казаков // Казаки. Сборник статей антропологического отряда Казахстанской экспедиции АН СССР. -Вып.15. Исследования 1927 г. -Л.: АН СССР, 1930. - С. 1-73.

5 Кожин П.М. О сарматских повозках // Древности Восточной Европы. – Москва: Наука, 1969. – С. 92-95.

6 Кожин П.М. К проблеме происхождения колесного транспорта // Древняя Анатолия. – Москва: Наука, 1985. – С. 169-182.

7Мұқанов С. Таңдамалы шығармалары: 16 томдық. – Т. 15. Халық мұрасы. Тарихи-этнографиялық шолу. Әдеби портреттер. – Алматы: Жазушы, 1979. – 380 б.

8Маргулан А.Х., Басенов Т., Мендикулов М. Архитектура Казахстана. – Алма-Ата: АН КазССР, 1959. – 172 с.

9Маргулан А.Х. Казахское народное прикладное искусство. – Т.1. – Алма-Ата: Өнер, 1986. – 256 с.

10Марғұлан А.Х. Ежелгі жыр, аңыздар. Ғылыми-зерттеу мақалалары / Құраст. Р. Бердібаев.– Алматы: Жазушы, 1985. – 368 б.

11Арғынбаев Х.А. Қазақтың мал шаруашылығы жайында этнографиялық очерк. – Алматы: Ғылым, 1969. – 170 б.

12Арғынбаев Х. А. Қазақ халқының қолөнері: Ғылыми-зерттеу еңбек. – Алматы: Өнер, 1987. – 128 б.

13Тәжімұратов Ә.С. Шебердің қолы ортақ. – Алматы: Қазақстан, 1977. – 96 б.

14Сазонова М.В. Традиционное хозяйство узбеков Южного Хорезма. – Л.: Наука, 1978. – 97 с.

15Вострова В.В., Захарова И.В. Казахское народное жилище. – Алма-Ата: Наука, 1989. – 181 с.

16Жәнібеков Ө. Жолайрықта. Көкейкесті тақырыпта сұхбат. – Алматы: «Рауан», 1995. – 23 б.

17Фиельструп Ф.А. Из обрядовой жизни киргизов начала XX века / Отв. ред. Б.Х. Кармышева, С.С. Губаева. Институт этнологии и антропологии им. Н.Н. Миклухо-Маклая. – М.: Наука, 2002. – 300 с.: ил.

18Максимова А.Г., Ермолаева А.С., Марьяшев А.Н. Наскальные изображения урочища Тамгалы. – Алматы: Өнер, 1985. – 144 с.

19Новоженов В.А. Наскальные изображения повозок Средней и Центральной Азии (к проблеме миграции населения степной Евразии в эпоху энеолита и бронзы). – Алматы: Аргументы и Факты – Казахстан, 1994. – 297 с.

20Новоженов В.А. Чудо коммуникации и древнейший колесный транспорт Евразии / под ред. Е.Е. Кузьминой. – М.: Таус, 2012. – 500 с.

21Байпаков К.М., Марьяшев А.Н. Петроглифы в горах Кульжабасы. 2-том. – Алматы: Ин-т археологии МОН РК, 2004. – 27 с.: цв.ил.

22Самашев З.С. Петроглифы Казахстана. – Алматы: Өнер, 2006. – 200 с.

23Марғұлан Ә.Х. Шығармалары. – 4-том. – Алматы: Алатау, 2007.– 368 б.

24Самашев З.С. Ортағасырлық Ұлы Дала халықтарының графикалық өнері. VI-VIII ғғ. Еуразиядағы түрк мұрасы (ғылыми-танымдық альбом) / ғылыми ред. А. Досымбаева. – Алматы: ТОО «Service press», 2012. – 228 б.

25Самашев З.С. Жетісу жартас суреттері. Баянжүрек. – Астана: Ә.Х. Марғұлан атындағы Археология институтының Астана қаласындағы филиалының баспа тобы, 2012. – 240 б.

26Байпаков К.М. По следам древних колесниц // Tengri. – 2015. – № 5 (58). – С.147-151.

27Ажигали С.Е. Архитектура кочевников – феномен истории и культуры Евразии. – Алматы: Ғылым, 2002. – 654 с.

28Әжіғали С.Е. Кратер елінің асыл мұрасы: көшпенді Арал-Каспий өңірінің тарихы мен мәдениеті туралы. – Алматы: Timas Printhause, 2006. – 64 б.

29 Ажигали С.Е. Традиционная система скотоводческого поселения казахов (в историческом развитии) // Этнографо-археологические комплексы. Проблемы культуры и социума. – Новосибирск: Наука, 2002. – Т. 5. – С. 143–190.

30 Тургунбаева Л.Р. Архитектурно-пространственная организация системы традиционного казахского поселения: докт. ист. наук дисс. – Алматы, 2009. – 294 с.

31Қалыш А.Б. Қазақтың дәстүрлі қатынас көлігі // V-Халықаралық Түркология конгресі «Мәдениеттермен ықпалдастық және өркениеттер бірлігі» баяндамалар жинағы. – Түркістан, 2013. – 613-616 бб.

32Yilmaz Üyesi Adile. Araba arkasi yazilar ve folklorun beş işlevi. Milli folklor, 2018. Yil 30, Sayi 118. – S. 49-62.

33Öcal M. Oğuz. Somut olmayan kültürel mıras nedir? – Ankara: Geleneksel Yayıncılık, 2018. – 204 p.

34Новоженов В.А. Азиатские колесницы (к проблеме выделения азиатского колесничего комплекса) // Археология Казахстана в эпоху независимости: итоги, перспективы: Материалы международной научной конференции, посвященной 20-летию Независимости Республики Казахстан

и 20 летию Института археологии им. А.Х. Маргулана КН МОН РК. – Алматы, 2011. – Т. 1. – С. 247-255.

35Зданович Г.Б. Бронзовый век Урало-Казахстанских степей (основы периодизации). – Свердловск: изд-во Уральского ун-та, 1988. – 184 с.

36Қашқари Махмұт. Түрік тілінің сөздігі: (Диуани лұғат-ат-түрік): 3 томдық шығармалар жинағы / Қазақ тіліне аударған, алғы сөзі мен ғылыми түсініктерін жазған А. Егеубай. – Алматы: Хант, 1997. – Т. 1. – 595 б.; Т. 2. – 528 б.; Т. 3. – 600 б.

37Рашид-ад-Дин. Сборник летописей. Том 1. Книга 1. Перевод с персидского Л.А. Хетагурова. – М.-Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1952. – 222 с.

38Маргулан А.Х. Из истории городов и строительного искусства древнего Казахстана. – Алма-Ата: Изд-во АН КазССР, 1950. – 154 с.

39Фазлаллах ибн Рузбихан Исфахани. Михман-наме-йи Бухара (Записки Бухарского гостя). Перевод, предисловие и примечания Р.П. Джалиловой. – М.: Восточная литература, 1976. – 448 с.

40Абульгазы. Родословное древо тюрков / Сочинение Абуль-Гази Хивинского хана. Пер. и пред. Г.С. Саблукова. – Казань: Типо-литография Императорского Университета, 1906. – 245 с.

41Путешествие в восточные страны Плано Карпини и Гильома де Рубрука. Серия: Путешествия. Открытия. Приключения. – Алматы: Ғылым, 1993. – 248 с.

42Есмагамбетов К.Л. Что писали о нас на Западе. – Алма-Ата: Қазақ университеті, 1992. – 152 с.

43Дженкинсон А. Путешествие в Среднюю Азию. 1958-1560 гг. // Иностранные путешественники в России. Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке. / Пер. с англ. Ю.В. Готье. – М.: ОГИЗ, 1937. – С. 167-192.

44Олеарий Адам. Описание путешествия в Московию и через Московией в Персию и обратно. Введение, перевод, примечания и указатель А.М. Ловягина. – СПб.: Издание А.С. Суворина, 1906. – 582 с.; с 19 рис. на особых листах и 66 рис. в тексте.

45Витсен Н. Северная и восточная Тартария, включающая области, расположенные в северной и восточной частях Европы и Азии. Перевод с голландского языка В.Г. Трисман. – Амстердам: Издательство Pegasus, 2010. – Т. 1. – 624 с.; Т. 2. – 608 с.

46Гумбольдт А. Центральная Азия. Исследования в целях гор и по сравнительной климатологии. Пер. с франц. П.И. Бородзича. Под ред. проф. Д.Н. Анучина. Том 1. – М.: Типография т-ва И.Н. Кушнарев и К, 1915. – CCLXII с. +350 с.

47Цымбульский В.В. Научные экспедиции по Казахстану (А.Гумбольдт, П. Чихаев, Г. Щуровский). – Алма-ата: Казахстан, 1988. – 184 с.

48Риттер Карл. Землеведение Азии. География стран входящих в состав России или пограничных с нею, т.е. Сибири, Китайской империи,

Туркестана, независимой Татарии и Персии / Переведена по поручению ИРГО. – СПб.: Типография В. Безобразова и Коми, 1877. Том IV. – 695 с. + XLII с.

49Янушкеевич А.М. Дневники и письма из путешествия по Казахским степям. – Алматы: Международный клуб Абая, 2005. – 234 с.

50Зелинский Г. Киргиз. Поэма / Пер. с польского Г. Гребенщиков. – Томск: Изд. Т-ва «Бытовая Сибирь», 1910. – 54 с.

51Залесский Б. Жизнь казахских степей. – Алматы: Өнер, 1991. – 132 с.

52Гедин С. Путешествие в 1893-1897 гг. в Памир, Тибет и восточный Туркестан. – СПб.: Типография М. Стасюлевича, 1911. – 402 с.; с 33 рис., 2-мя картами и портретом С. Гедина.

53Гедин С.А. В сердце Азии. Памир. Тибет. Восточный Туркестан. Путешествие Свена Гедина в 1893-1897 гг. / С. Гедин Пер. со швед. А. И П. Ганзен. – СПб.: Типография А.Ф. Девриена, 1889. – Т. 1. VIII, 485, [2] с.: ил., портр., 1 л. фронт. (портр.), 2 л. карт., 2 л. ил.

54Паллас П.С. Путешествия по разным местам Российского государства. – Ч. 2. – СПб., 1770. – 476 с.

55Георги И.Г. Описание всех обитающих в Российском государстве народов: их житейских обрядов, обыкновений, одежд, жилищ, упражнений, забав, вероисповеданий и других достопамятности. – Ч. 2. – СПб., 1799. – 178 с., 30 л. цв. ил.

56Фальк И.П. Полное собрание ученых путешествий по России, издаваемое Императорскою Академией Наук, по предложению ее президента, с примечаниями, изъяснениями и дополнениями. – Т.7. Заключающий в себе дополнительные статьи к Запискам путешествия академика Фалька / Пер. с нем. П. Петрова. – СПб.: Императорская Академия Наук, 1825. – С. 224.

57Жарков Я.П. Записки о киргизах // Библиотека для чтения. – 1852. – Т. 114. – № 8. – С. 123-144.

58Венюков М.И. Заметки о степных походах в Средней Азии // Военный сборник. – 1860. – № 12. – С. 270-296.

59Ильминский Н.И. Материалы к изучению киргизского наречие // Ученые записки Казанского ун-ва. – 1860. – Кн. 4. – С. 53-160.

60Казанцев И. Описание киргиз-кайсак. – СПб.: Типография Товарищества «Общественная польза», 1867. – 321 с.

61Галкин Н.М. Этнографические и исторические материалы по Средней Азии и Оренбургскому краю. – СПб.: Издание Я.А. Исакова, 1868. – 336 с.: ил.

62Пантусов Н. Перевозочные средства в Туркестанском крае (по сведениям 1872 и 1873 гг.). // Материалы для статистики Туркестанского края. – Вып. IV. – СПб., 1876. – С. 123-127.

63Зарубин И.И. По горам и степям Средней Азии. Путевые заметки от Москвы до Кульджи // Русский вестник. – Том 144. 1879 г., декабрь. – 622 с.

64Костенко Л.Ф. Туркестанский край. Опыт военно-статистического обозрения Туркестанского военного округа // Материалы для географии и стаистики Россия. – СПб.: Типография Товарищества «Общественная польза», 1880. – Том II. – 200 с.

65Гродеков Н.И. Киргизы и каракиргизы Сыр-Дарьинской области. – Т. 1. Юридический быт. – Ташкент: Типо-Литография С.И. Лахтина, 1889. – XII +299 с. +205 с.

66Алекторов А.Е. Материалы для изучения страны, истории и быта киргизов.– Оренбург: Типо-Литография И.И. Евфимовскаго-Мировицкаго, 1892. – Вып. 2. – 28 с.

67Гейнс А.К. Собрание литературных трудов Александра Константиновича Гейнса. – Т. 1. Киргиз-кайсаки (в зауральской степи). – Дневник 1865 года. Путешествие по киргизским степям. – СПб.: Типография М.М. Стасюлевича, 1897. – VIII, 590 с.; 1 л. фронт, 1 л. карт.

68Добросмыслов А.И. Скотоводство в Тургайской области. Оренбург: Типография П. Жаринова, 1895. – 360 с.

69Добросмыслов А.И. Верблюдоводство в Тургайской области. – Оренбург: Типография П. Жаринова, 1895. – 45 с.

70Харузин Н.Н. История развития жилища у кочевых и полукочевых тюркских и монгольских народностей России. – М.: Товарищество Скоропечати А.А. Левенсон, 1896. – 132 с.

71Диваев А.А. Несколько слов о киргизском хозяйстве / Русский Туркестан (Сборник, изданный по поводу политехнической выставки). – Т. 1. – Ташкент: Типография «Русский Туркестан», 1899. – С. 80-86.

72Радлов В.В. Опыт словаря тюркских наречий. – Т.2. – Ч. 2. – СПб.: Российская Императорская Академия наук, 1899, – 1814 с.

73Радлов В.В. Из Сибири: страницы дневника. – М.: Наука, Главная редакция восточной литературы, 1989. – 749 с.

74Лавров М. Кочевники. Жизнь в киргизской степи. – СПб.: Типография Альтшулера, 1902. – 42 с.

75Троцкий В. О снаряжений степных отрядов // Туркестанский сборник. – Т. 420. – Ташкент, 1907. – С. 1-88.

76Валиханов Ч.Ч. Сочинения Чокана Чингисовича Валиханова. Изданы под ред. Н.И. Веселовского. – СПб.: Типография Главного Управления Уделов, 1904. – 564 с.

77Карутц Р. Среди киргизов и туркменов на Мангышлаке/ Пер. с нем. Е.Петри. – СПб.: Издание А.Ф. Девриена, 1911. – 188 с.

78Туркестанский край. Сборник материалов для истории его завоевания. 1864 г. собрал полковник А.Г. Серебренников. – Ч.1. – Ташкент: Издание штаба Туркестанского военного округа, 1914. – 266 с.

79Смирнов Б. В степях Туркестана. – М.: Издание книжного склада М.В. Клюкина, 1914. – 64 с.

80Здзеницкий С.С. Животноводство в Сыр-Дарьинской области (Из материалов по обследованию области по животноводству уездными

ветеринарами) // ТСХ. – Ташкент: Типография при Канц. Турк. Генерал Губернаторства, 1915. – 24 с.

81Народы России. Киргизы. Исторический очерк и народный характер. Издание «Досуг и дело». – СПб: Типография Товарищества «Общественная польза», 1879. – 58 с.

82Живописная 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. силл.; 43 л. илл.

83Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей. Под. ред. П.П. Семенова и академика В.И. Ламанского. – Т. 18. Киргизский край. Составили: А.Н. Седельников, Л.П. Осипова, А.Н. Букейханов, С.Д. Чадов, Н.А. Бородин, Т.П. Белоногов, В.П. Семенов, П.Н. Столянский. – СПб.: Издание А.Ф. Девриена, 1913. – 861 с. + карта.

84Россия. 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.

85Азиатская Россия. Издание переселенческого управления главного управления землеустройства и земледелия. – СПб.: В типографии товарищества А.Ф. Марса, 1914. – Т. 1. Люди и порядки за Уралом. – 576 с. + ил.; – Т. 2. Земля и хозяйство. – 638 с. +11 ил.

86История Казахстана в русских источниках XVI-XX веков. Том 5. Путевые дневники и служебные записки о поездах по южным казахским степям. XVIII-XIX века / Сост. И.В. Ерофеева, Б.Т. Жанаев. – Алматы: Дайк-Пресс, 2007. – 620 с. + 4 с. вкл.

87История Казахстана в русских источниках XVI-XX веков. Том 6. Первые историко-этнографические описания казахских земель. Первая половина XIX века / Сост. И.В. Ерофеева, Б.Т. Жанаев. – Алматы: Дайк-Пресс, 2007. – 516 с. + 8 с. вкл.

88История Казахстана в русских источниках XVI-XX веков. Том 7. Потанин Г.Н. Исследования и материалы / Сост. К.Ш. Алимгазинов. – Алматы: Дайк-Пресс, 2006. – 600 с.

89История Казахстана в западных источниках XII-XX вв. В 10 томах. – Т. 6. Немецкие исследователи в Казахстане. – Алматы: Санат, 2006. – 312 с.

90История Казахстана в западных источниках XII-XX вв. В 10 томах. – Т. 7. Французские исследователи в Казахстане. – Алматы: Санат, 2006. – 272 с.

91История Казахстана в западных источниках XII-XX вв. В 10 томах. – Т. 8. Первые английские путешественники в казахской степи. – Алматы: Санат, 2006. – 312 с.

92МКЗ, Акмолинская область. Атбасарский уезд. Департамент государственных земельных имуществ. – Воронеж: Типо-Литография В.И. Исаева, 1902.– 540 с. разд. паг., 1 карта.

93МКЗ, Акмолинская область. Кокчетавский уезд. Департамент государственных земельных имуществ. – Воронеж: Типо-Литография В.И. Исаева, 1898. – XI. – 170 с. + приложение 85 с. + табл. – 435 с.

94Материалы 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.).

95Материалы по киргизскому землепользованию (МКЗ). Сыр-Дарьинская область. Казалинский уезд. Главное управление землеустройства и земледелия Переселенческого управления. – Ташкент: Типо-Литорграфия В.М. Ильина, 1913. – 148 с. + приложение 1-17 с. + табл. 1+221 + карта 1 лист (384 с.).

96МКЗ, Река Чу и низовьев реки Таласа Черняевского и Аулиеатинского уездов Сыр-Дарьинской области. Министерство земледелия Переселенческого управления. – Ташкент: Типо-Литография В.М. Ильина, 1915 – 118 с. + схема, карта.

97МКЗ, собранные и разработанные Статистической партией Тургайско-Уральского переселенческого района. – Актюбинский уезд. – Оренбург: Типография О. Яковлева, 1912. – 321+439 с.

98Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семиреченской области под руководством П.П. Румянцева. – Т. 1. – Ч. 1. Лепсинский уезд. Киргизское хозяйство. – СПб.: Экономия, 1911. – 401 с.

99Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семиреченской области, собранные и разработанные под руководством П.П. Румянцева. – Т. 4. Русская старожильческая селения Лепсинского, Копальского, Верненского, Пишпекского и Пржевальского уездов. – Петроград: Экономия, 1915. – 997 с

100Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семиреченской области под руководством П.П. Румянцева. – Т. 2. Копальский уезд. Киргизское хозяйство.– СПб.: Экономия, 1913. – 527 с.

101Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семиреченской области под руководством П.П.Румянцева. – Т. 3. Джаркентский уезд. Киргизское хозяйство.– СПб.: Экономия, 1913. – 527 с.

102Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семиреченской области под руководством П.П. Румянцева. – Т. 4. Верненский уезд. Киргизское

хозяйство. – СПб.: Экономия, 1913. – 1002 с. разд. паг., 29 ил., 2 отд. л. карт., табл.

103Материалы по обследованию туземного и русского старожильческого хозяйства и землепользования в Семипалатинской области, собранные и разработанные под руководством П.П. Румянцева. – Т. 1. Павлодарский уезд. Вып. 1-й (таблицы). Повторное обследование.1910 г. – СПб.: Электро-Тип-Лит., 1912. – VII + 754 с.

104ҚР ОММ. Қ. 4. Оренбургская пограничная комиссия. Т. 1. Іс 402. П. 12.

105ҚР ОММ. Қ. 4. Оренбургская пограничная комиссия. Т. 1. Іс 2344. П. 1, 15-16, 123.

106ҚР ОММ. Қ. 4. Оренбургская пограничная комиссия. Т. 1. Іс 2437. П. 1, 2.

107ҚР ОММ. Қ. 4. Оренбургская пограничная комиссия. Т. 1. Іс 2473. П. 15.

108ҚР ОММ. Қ. 4. Т. Оренбургская пограничная комиссия. 1. Іс 2586. П. 13, 14.

109ҚР ОММ. Қ. 25. Тургайское областное правление. Т. 1. Іс 4. П. 48.

110ҚР ОММ. Қ. 199. Джаркентская почтово-телеграфная контора Туркестанского почтово-телеграфного округа г. Джаркент Семиреченской области 1901-1916 (1917). Т. 1. Іс 55. П. 97-100.

111Гаджиева С.Ш. Материальная культура ногайцев в XIX – начале XX в. – М.: Наука, 1976. – 226 с.

112Шедрость сердца. Казахстан в творчестве Т.Г. Шевченко. – Алматы: Өнер, 1992. – 152 с.

113Галиев В.З. Қазақстан XIX ғасыр суретшілерінің шығармаларында. – Алматы: Өнер, 2005. – 160 б. + 2 баспа табақ, т-т жапсырма.

114Хлудов Н.Г. Шығармалар каталогы: кескіндеме және графика. – Алматы: Эффект, 2003. – 288 б.

115Геродот. История в девяти книгах. Перевод с греческого Ф.Г. Мищенка, с его предисловием и указателем. – 2-е изд., испр. и доп. – Т. 1.– М.: Изд. А.Г. Кузнецова, 1888. – 396 с.

116Гиппократ. Сочинения. – Кн.1. – М.: Биомедгиз, 1936.– 736 с.

117Маргулан А.Х. Из истории городов и строительного искусства древнего Казахстана. – Алма-Ата: Изд-во АН КазССР, 1950. – 154 с.

118Кастанье И.А. Из области киргизских верований. Отд. оттиски «Вестник Оренбургского учебного округа» за 1912 г. № 6. – 187 с.

119Герн фон-В.К. Характер и нравы казахов (этнографические заметки). Комментарии, предисловие и редакция Артыкбаева Ж.О. – Караганда: Номад и К, 1995 г. – 40 с.

120Фиельструп Ф.А. Молочные продукты питания турков-кочевников // Казаки. Сборник статей антропологического отряда Казакстанской экспедиции АН СССР. -Вып.15. Исследования 1927 г. -Л.: АН СССР, 1930. -334 с.

121Потанин Г.Н. Казак-киргизская и алтайская предания легенды и сказки // Живая старина. – Т. XXV. – №45. – Петроград: Типография В.Д. Смирнова, 1916. – С. 47-198.

122Мейр Л. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. Ч.1. Киргизская степь. Оренбургского ведомства. – СПб.: Тип.Э.Веймера 1865. – 288 с.+ 12 л. карта+табл.

123Калмыков Сергей. Альбом. – Алматы: Өнер, 2005. – 208 б.

124Зуев Ю. Ранние тюрки: очерки истории и идеологии. Алматы: Дайк-пресс, 2002. – С. 151-157.

125Қондыбай С. Толық шығармалар жинағы. – Т. 11. Арғықазақ мифологиясы. 3-кітап. – Алматы: Арыс, 2008. – 520 б.

126Қондыбай С. Толық шығармалар жинағы. – Т. 4. Есен-қазақ. 3-кітап. – Алматы: Арыс, 2008. – 400 б.

127Чечушков И.В. Колесницы Евразийских степей эпохи бронзы // Вестник археологии, антропологии и этнографии. -2011. -№2 (15). - С.57-64.

128Шер Я.А. Петроглифы Средней и Центральной Азии. – М.: Наука, 1980. – С. 197-201.

129Ковалевская В.Б. Конь и всадник (пути и судьбы). – М.: Наука, 1977. – 152 с.

130Кадырбаев М.К., Марьяшев А.Н. Наскальные изображения хребта Каратау. – Алматы: Наука, 1977. – 232 с.

131Кармышева Дж.Х. Способы молотьбы, перевозки и хранения урожая // Хозяйство казахов на рубеже XIX – XX веков: Материалы к историко-этнографическому атласу. – Алма-Ата: Наука, 1980. – С. 237-249.

132Төлеубаев Ә.Т. Шілікті жазығы – сақтардың алғашқы мемлекетінің ту тіккен ордасы // Қазақстан археологиясының қола және ерте темір дәуірі мәселелері. Таңдамалы еңбектер мен мақалалар. – Т. 1. – Алматы: Service Press, 2013. – 520 б.

133Толеубаев А.Т. Раннесакская шиликтинская культура. – Алматы: ИП «Садвакасов А.К.», 2018. – 528 с.

134Акишев К.А., Кушаев Г.А. Древняя культура саков и усуней долины реки Или. – Алма-Ата: Академия наук Казахской ССР, 1963. – 320 с.

135Джансугурова Л.Б., Зайберт В.Ф., Китов Е.П. и др. Палеогенетическое исследование человеческих останков энеолитического периода с поселения Ботай // Известия НАН РК. Серия биологическая и медицинская. – 2017. – № 4 (322). – С. 78-88.

136Зайберт В.Ф. Ботай дала өркениетінің бастауында: кітап-альбом. – Алматы: «Балауса» баспасы, 2011. – 480 б. сур.

137Макарова Л.А., Нурумов Т.Н. Домашние и дикие животное эпохи неолита и бронзы Центральной и Северного Казахстана (Остеологический обзор к проблеме скотоводства) // Проблемы палеоэкономики Казахстана по археологическим данным. – Алма-Ата, 1988. – С. 7-36.

138Авдусин Д.А. Основы археологии: Учеб. для вузов по спец. «История». – М.: Высшая школа, 1989. – 335 с.; ил.

139Чечушков И.В. Колесничный комплекс эпохи поздней бронзы степной и лесостепной Евразии (от Днепра до Иртыша): автореф. дисс. ...канд. ист. наук. – М., 2013. – 24 с.

140Терекбаева Ж.М. Еуразия даласында тараған екі дөңгелекті арбалар кешені (археологиялық материалдар негізінде) // ҚазҰУ Хабаршысы. Тарих сериясы. 2016. – № 1 (80). – 233-236 бб.

141Зданович Г.Б. Щитковые псалии Среднего Приишимья // Энеолит и бронзовый век Урало-Иртышского междуречья. – Челябинск: Изд-во БашГУ, 1985. – С. 110-119.

142Зданович Г.Б. Бронзовый век Урало-Казахстанских степей (основы периодизации). – Свердловск: изд-во Уральского ун-та, 1988. – 184 с.

143Худяков Ю. Боевые колесницы в Южной Сибири и Центральной Азии // Северная Евразия в эпоху бронзы: пространство, время, культура: Сборник научных трудов / Под. ред. Ю. Кирюшина и А. Тишкина. – Барнауыл, 2002. – С. 139-141.

144Сотникова С.В. Символика колеса в ритуальной практике индоиранского населения (эпоха бронзы – ранний железный век) // Древние и средневековые кочевники Центральной Азии: сборник научных трудов / отв. ред. А.А. Тишкин. – Барнаул: Азбука, 2008. – С. 86-88.

145Жетібаев Ж.М. Жылқы – қазақ петроглифтеріндегі ең басты бейнелердің бірі // Қазақстан археологиясының мәселелері. 3-шығарылым. Ғылыми мақалалар жинағы. – Алматы, 2011. – 484-489 бб.

146Алтынбеков К. Возрожденная из пепла. Реконструкция по материалам погребения жрицы из комплекса Таксай I. – Алматы: Остров Крым, 2013. – 64 с., ил.

147 Алтынбеков К. Возрожденные сокровища Казахстана: опыт научной реставрации. – Алматы: EvoPress, 2014. – 360 с.: ил.

148Алтайдан Каспиге дейін. Қазақстанның табиғи, тарихи және мәдени ескерткіштері мен көрнекті орындарының атласы. 3 томдық. – Т. 3. – Алматы, 2011.– 476 с., карталар, суреттер.

149Самашев З.С., Көшербаев Қ., Аманшаев Е., Астафьев А. Үстірт пен Маңғыстау қазыналары. – Алматы: Asar-basim, 2007. – 400 б.

150Самашев З.С. К вопросу о хронологии наскальных изображений Верхнего Прииртышья // Известия АН КазССР. Серия общественных наук. – 1981.– № 1. – С. 69-76.

151Новоженов В.А. Колесный транспорт эпохи бронзы урало-казахстанских степей // Вопросы археологии Центрального и Северного Казахстана. – Караганда: изд-во университета, 1989. – С. 110-122.

152Байпаков К.М., Марьяшев А.Н. 2-том. Петроглифы в горах Кульжабасы. – Алматы: Ин-т археологии МОН РК, 2004. – 27 с.: цв.ил.

153Самашев З.С. Сюжеты древнетюркских гравюр // Четвертый международный тюркологический конгресс. – Туркестан, 2011. – С. 277-287.

154Марьяшев А.Н., Рогожинский А.Е. Наскальные изображения в горах Ешкиолмес. – Алма-Ата: Ғылым, 1991. – 80 с.

155Сәдуақасұлы А., Железняков Б.А., Херманн Л. Құлжабасы сілемінің жартас өнері. Фотоальбом / Қорық-музей «Таңбалы». – Алматы: Жамбыл, 2017. – 240 б.

156 Moszyński K. Kultura ludowa Slowian. – Warshawa, 1967. – T. 1. – P. 653.

157 Berg G. Sledges and Wheeled Vehicles. – Nordiska Museets Handlingar. – Stockholm, Copengagen, 1935. – № 4. – P. 158-163.

158 Haudricourt A.-G. Contribution à la Géographie et à l'Ethnologie de la voiture. La Revue de Géographie Humaine et d' Ethnologie. 1948. – № 1. – P. 54-64.

159 Czekanowski J. Z dziejów wozu I zapregu. – Lud, 1952. – T. XXXIX. – P. 110-132.

160 Fenton A. On the Mapping of Carts and Wagons in Europe. – Ethnologia Europea. 1976. Vol. IX. – № 1. – P. 1-13.

161 Гамкрелидзе Т.В., Иванов В.В. Индоевропейский язык и индоевропейцы. Реконструкция и историко-типологический анализ праязыка и прокультуры. – Тбилиси: Издательство Тбилисского университета, 1984. – 1328 с.

162Картаева Т.Е. Сыр өңірі қазақтары: тарихи-этнографиялық зерттеу (XIX ғасырдың екінші жартысы – XX ғасырдың басы). – I том. – Алматы: Қазақ университеті, 2015. – 298 б.

163Поддубный И.П. Население Азиатской России. Азиатская Россия. Издание переселенческого управления главного управления землеустройства и земледелия. Люди и порядки за Уралом. – СПб.: В типографии товарищества А.Ф. Марса, 1914. – Т. 1. – 576 с. + ил.

164Қалыш А.Б. Ата жолы. – Алматы: Арыс, 2013. – 208 б.

165Қазақтың этнографиялық категориялары, ұғымдар мен атауларының дәстүрлі жүйесі. Энциклопедия. 1-том: А-Б. / Ғылыми ред. және жоба жетекшісі Н. Әлімбай. – Алматы: ТОО «Алем Даму Интеграция», 2017. – 856 б.

166Шалекенов У.Х., Шалекенов М.У. История и этнология народов Амударьи и Сырдарьи в XVIII-XX вв. – Алматы: Қазақ университеті, 2003. – 315 с.

167Тоқтабай А., Сейтқұлова Ж. Төрт түліктің қасиеті (қазақтың мал шаруашылығына байланысты әдет-ғұрыптары. – Алматы: ҚазБаспа-КТ, 2005. – 192 б.

168Қазақтың этнографиялық категориялары, ұғымдар мен атауларының дәстүрлі жүйесі. Энциклопедия. 5-том: П-Я. / Ғылыми ред. және жоба жетекшісі Н. Әлімбай. – Алматы: ТОО «Алем Даму Интеграция», 2017. – 816 б.

169Маргулан А.Х., Акишев К.А., Оразбаев А.М. Памятники эпохи бронзы // Древняя культура Центрального Казахстана. – Алма-Ата: Наука, 1966. – С. 175-176.

170Куфтин Б.А. Киргиз-казаки. Культура и быт. Применительно к обстановочному залу «Уголок кочевого аула в Казахстане» в ЦМН. – М.: Издание ЦМН, 1926. – 48 с.

171Иванов П.В. Верблюд и его изучение. – Кызыл-Орда: изд-во Общества изучения Казахстана, 1926. – 4 с.

172Жақыпов Ә. Түйе өсірушінің түсіндірме сөздігі. – Алматы: Қайнар, 1989. – 192 б.

173Смирнов Е. Сырдарьинская область. Описание, составленное по официальным источникам. – СПб.: Типография М.М. Стасиюлевича, 1887. – 356 с.

174Смирнов А.П. Быт и нравы киргизов. 2 издание. Издание учрежденной по Высочайшему повелению Постоянной комиссии народных чтений. – СПб.: Типография Ф. Акиенфиева и И.Леонтьева, 1897. – 27 с.

175Бауман В. Верблюд. Краткие сведения по гигиене верблюда с описанием наиболее распространенных болезней среди верблюдов. – М.-Л.: ГИЗ, 1931. – 193 с.

176Прошлое Казахстана в источниках и материалах. Сб.1. (V в.э. XVIII в.н.э.). – М.-Алматы: СОЦЭКГИЗ, 1935. – 300 с.

177Терекбаева Ж.М. Қазақтардың түйені көлік ретінде пайдалануы // ҚазҰУ Хабаршысы. Тарих сериясы. – Алматы, 2016. – №4. – 263-266 бб.

178Бабалар сөзі: Жүзтомдық. – Т. 26: Ғашықтық дастандар. – Астана: Фолиант, 2006. – 376 б.

179Әжіғали С.Е., Байғабатова Н. Жетісу қазақтарының салт-дәстүрлері мен әдет-ғұрыптары // Қазақ халқының дәстүрлері мен әдет-ғұрыптары. 1-том: Біртұтастығы және ерекшелігі / Құраст. С.Әжіғали. – Алматы: Арыс, 2005. – 175-199 бб.

180 Terekbayeva J.Kazak halkının deveyi araç (taşıt) olarak kullanması //UluslararasıTarihte Etimesgut Sempozyumu, 29-30 mart 2018. – S. 492-502.

181Тоқтабай А.У. Қазақ жылқысының тарихы. – Алматы: Алматыкітап, 2010. – 496, суретті.

182Бес ғасыр жырлайды. – Т. 1. XV ғасырдан XX ғасырдың бас кезіне дейінгі қазақ ақын-жырауларының шығармалары / құраст. М. Мағауин. – Алматы: Жазушы, 1989. – 384 б.

183Тоқтабаев А. Қазақтардың XIX ғасыр мен XX ғасырдың басындағы жылқы шаруашылығы (тарихи-этнографиялық зерттеу): тарих ғыл. канд. дисс. – Алматы, 1992. – 228 б.

184Джантюрин С. Очерки киргизского коневодства // Журнал коневодства. – 1883. – № 7 . – С. 1-43; № 8. – С. 1-24.

185Белинский С. Киргизское коневодства в Семиреченской области // ЖК. – Омск: Типо-литография Месника и Римана, 1886. – № 5. – С. 1-18.

186Барминцев Ю.Н. Эволюция конских пород в Казахстане. – Алма-Ата: Казгосиздат, 1958. – 281 с.

187Ажигали С.Е. Кулпытас – важнейший символ степной евразийской культуры // Современная этнографическая наука и ее роль в модернизации общественного сознания: Материалы международной научно-практической конференции «III Аргынбаевские чтения». – Алматы, 2018. – С. 131-140.

188Бежкович А.С., Жегалова С.К., Лебедева А.А., Просвиркина С.К. Хозяйство и быт русских крестьян. Памятники материальной культуры. – М.: Советская Россия, 1959. – 329 с.

189Алексеенко Н.В. История Восточного Казахстана в документах и материалах. – Усть-Каменагорск: Медиа-Альянс, 2006. – 156 с.

190Алексеенко Н.В. Из истории открытия и начала разработки рудных месторождений в Восточном Казахстане (XVIII – начало XIX вв.). – Барнаул: Азбука, 2006. – 116 с.

191Шаниязов К.Ш. Животноводство // Узбеки. Серия «Народы и культуры». – М.: Наука, 2011. – С. 118-135.

192Материалы по изучению хозяйства оседлого туземного населения в Туркестанском крае. Сартовское хозяйство в Чимкентском уезде Сыр-Дарьинской области. – Ташкент: Типо-Литография В.М. Ильина, 1912. – 240 с. + приложение 92 с. + табл. 81 с.

193Костенко Л.Ф. Средняя Азия и водворение в ней русской гражданственности. – М.: Книга по Требованию, 2011. – 427с.

194 Lexicon arabico-latinum praesertim ex Djeuharii Firuzabadique et aliorum arabum operibus Golii quoque et aliorum libris confectum // Accedit index vocum Latinarum locupletissimus. – T. I-IV; Halis Saxonum, 1830-1837. – T. 4. – P. 114.

195Қайдар Ә. Ғылымдағы ғұмыр. Мақалалар, баяндамалар жинағы. – Т. 1. – Алматы: «Сардар» баспа үйі, 2014.– 520 б.

196Терекбаева Ж.М. Еуразия даласында қолданған арба үстіндегі «жылжымалы» баспаналар тарихынан // ҚР ҰҒА Хабарлары. Қоғамдық және гуманитарлық ғылымдар сериясы. – Алматы: Аруна, 2017. – № 6 (316). – 173-177 бб.

197Қазақтың киіз үйі. Казахская юрта (кн.-альбом на каз., рус., англ. яз.). – Атырау, Лондон, 2005. – 299 б.

198Сборник материалов относящихся к истории Золотой Орды. – Т. 2. Извлечения из персидских сочинений собранные В.Г. Тизенгаузеном и обработанные А.А. Ромаскевичем и С.Л. Волиным. – М.-Л.: АН СССР, 1941. – 309 с.

199Артықбаев Ж.О. Передвижное жилище как основной элемент материальной культуры кочевников // Қазақ этнографиясының 50 томдығы. 20-том. Харузин Н.Н. Көшпелі және жартылай көшпелі түрік және моңғол халықтарының тұрғын үйлерінің даму тарихы. 2-бас. толық. – Астана: Алтын кітап, 2007. – С. 161-176.

200Қазақ тілінің аймақтық сөздігі / Құраст. Ғ. Қалиев, О. Нақысбеков, Ш. Сарыбаев, А. Үдербаева және т.б. – Алматы: Арыс, 2005. – 824 б.

201Львович Дм. По киргизской степи. Путевые очерки. – Петроград: издание А.Ф. Девриена, 1914. – 224 с.

202Тревер К.В., Якубовский А.Ю., Воронец М.Я. История народов Узбекистана / Под ред. С.В. Бахрушина, В.Я. Непомнина, В.А. Шишкина. – Ташкент: Изд. АН УзССР, 1947. – 514 с.

203Александров Н.Н. Земледелие в Сыр-Дарьинской области. Описание приемов земледелия преимущественно ташкентского хлопкового и сухоземледельческого района // Туркестанское сельское хозяйство за 1916-18 гг. – Ч. 1. Общие приемы земледелия. – Ташкент, 1919. – 256 с.

204Сыздық Р. Тілдік норма және оның қалыптасуы. – Астана: Елорда, 2001. – 230 б.

205 Терекбаева Ж.М. Еуразия даласынан табылған петроглифтердегі «дөңгелекті көліктер» // «VIII Оразбаев оқулары» халықаралық ғылыми-әдістемелік конференция материалдары. – Алматы: Қазақ университеті, 2016. – 243-246 бб.

206 Гамкрелидзе Т.В., Иванов В.В. Индоевропейский язык и индоевропейцы. Реконструкция и историко-типологический анализ праязыка и прокультуры. – Тбилиси: Издательство Тбилисского университета, 1984. – 1328 с.

207Потанин Г.Н. Путевые записки, веденные во время поездки в 1878 г. в Кокчетавский уезд // Записки Западно-Сибирского отдела ИРГО. Кн. 3. – Омск, 1881. – С. 14-30.

208Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / Российская Академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. 4-е изд., доп. – М.: ООО «А ТЕМП», 2006. – 944 с.

209Руденко С.И. Башкиры. Историко-этнографические очерки. – Уфа: Китап, 2006. – 376 с.: ил.

210Қондыбай С. Толық шығармалар жинағы. 10-том. Арғықазақ мифологиясы. 2-кітап. – Алматы: Арыс, 2008. – 544 б.

211Бекешов С.С. Қазақтың дәстүрлі ағаш ою өнері: тарих ғыл. канд. дис. – Алматы, 2002. – 160 б.

212 Тохтабаева Ш.Ж. Шедевры Великой степи. – Алматы: Дайк-Пресс, 2008. **–** 378 с.

213Мұқанов С. Есею жылдары. Өмірбаяннан хикаялар. – Алматы: Қазақтың мемлекеттік көркем әдебиет баспасы, 1964. – 508 б.

214Ингуши. Серия «Народы и культуры». – М.: Наука, 2013. – 509 с.

215Татимов М.Б. Социальная обусловленность демографических процессов. – Алма-Ата: Наука, 1989. – 128 с.

216Терещенко А. Следы Дешт-и Кыпчака и внутреняя Киргиз-Кайсакская орда // Московитянин. – 1853. – Т. 6. – № 22. – Кн. 2. – С. 51-85.

217Артықбаев Ж.О. XVIII ғасырдағы қазақ қоғамының этноәлеуметтік құрлымы: тарих ғыл. докт. дисс. – Алматы, 1997. – 501 б.

218Терекбаева Ж.М. Қазақ халқының дәстүрлі арбасы және жылжымалы үйлері // «Қазақстанның тарихи-мәдени мұраларының өзекті мәселелері: өткені, бүгіні мен болашағы» атты т.ғ.д., профессор

М. Елеуовтың 70 жылдық мерейтойына арналған халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдары. – Алматы: Қазақ университеті, 2016. – 125-127 бб.

219Майдар Д., Пюрвеев Д. От кочевой до мобильной архитектуры. – М.: Стройиздат, 1980. – 216 с., ил.

220Крадин Н.Н. Кочевые общества (проблемы формационной характеристики) / Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. – Владивосток: Дальнаука, 1992. – 240 с.

221МКЗ, собранные и разработанные Статистической партией Тургайско-Уральского переселенческого района. Лбищенский уезд. – Оренбург: Типография О.Я. Яковлева, 1914. – 429 с.

222Вийрес А.О. История крестьянского транспорта в Прибалтике (генезис и развитие до середины XX в.): автореф. дисс. ...докт.ист.наук. – М., 1979. – 37 с.

223ҚР ОММ. Қ. 25. Тургайское областное правление. Т. 1. Іс 4. П. 48.

224Қазақтың этнографиялық категориялары, ұғымдар мен атауларының дәстүрлі жүйесі. Энциклопедия. 4-том: Қ-Ө. / Ғылыми ред. және жоба жетекшісі Н. Әлімбай. – Алматы: ТОО «Алем Даму Интеграция», 2017. – 832 б.

225Қорқыт Ата: этнографиялық жинақ. – Алматы: Қазақ энциклопедиясы, 1999. – 799 б.

226Джетпысбаев Д.Н. Хорхут-Аулие // ТВ. – 1899. – №92. 25 ноября. – 582 с.

227Он ғасыр жырлайды. – Алматы: Дәуір, 2006. – 408 б.

228Әзірбаев К. Шығармалар. Өлеңдер, дастандар, айтыстар. – Алматы: Жазушы, 1967. – 408 б.

229Бабалар сөзі: Жүзтомдық. – Т. 65: Қазақ мақал-мәтелдері. – Астана: Фолиант, 2010.– 488 б.

230Толеубаев А.Т. Реликты доисламских верований в семейной обрядности казахов (XIX – начало XX в.). – Алма-Ата: Ғылым, 1991. – 214 с.

231Тұрлыбаев Ж. Райымбек батыр: Роман. – Алматы: Жазушы, 1992. – 464 б.

232Жәңгірұлы Ш. Назым сияр шариф. – Алматы: Санат, 1995. – 46 б.

233Легенды и мифы о животных. – М.: Центрополиграф, 2014. – 416 с.

234Мифологический словарь. – М.: Просвещение, 1985. – 176 с.

235Көпейұлы Мәшһүр Жүсіп. Шығармалар. – Т. 11. – Алматы: Ел-шежіре, 2010.– 360 б.

236Бабалар сөзі: Жүзтомдық. 52-том. Көне эпос. – Астана: Фолиант, 2008. – 352 б.

237Қоңыратбаев Ә. Қазақ фольклорының тарихы. – Алматы: Ана тілі, 1991. – 288 б.

238Акишев К. Курган Иссык. Искусство саков Казахстана. – М.: Искусство, 1978. – 132 с.

239 Kalish A., Terekbayeva J.Kazak türklerinin folklor kaynaklarina gore efsanevi ve geleneksel taşitlar // Milli Folklor (ISSN 2146-8087). – 2018. – № 117. – S. 57-72.

240Бернштам А.Н. Золотая диадема из шаманского погребения на реке Карагалинке // Краткие сообщения о докладах и полевых исследованиях Института истории материальной культуры. – М.-Л., 1940. – С. 23-31.

241Бабалар сөзі: Жүзтомдық. 53-том. Ғашықтық дастандар. – Астана: Фолиант, 2006. – 376 б.

242Дүйсенов М. Жанарда жанған жұлдыздар. Таңдамалы өлеңдер. – Алматы: ҚАЗақпарат, 2013. – 182 б.

243Алтайдан Каспиге дейін. Қазақстанның табиғи, тарихи және мәдени ескерткіштері мен көрнекті орындарының атласы. 3 томдық. – Т. 3. – Алматы, 2011. – 476 с., карталар, суреттер.

244Бабалар сөзі: Жүзтомдық. 54-том. Ғашықтық дастандар. – Астана: Фолиант, 2009. – 389 б.

245Бабалар сөзі: Жүзтомдық. 83-том. Шежірелік аңыздар. – Астана: Фолиант, 2012. – 448 б.

246Рычков Н.П. Дневные записки путешествия капитана Николая Рычкова в киргиз-кайсацкой степи в 1771 г. – СПб., 1772. – 104 с.

247Бес ғасыр жырлайды. – Т. 2. XV ғасырдан XX ғасырдың бас кезіне дейінгі қазақ ақын-жырауларының шығармалары / құраст. М.Байділдаев, М.Мағауин. – Алматы: Жазушы, 1989. – 496 б.

248Туркестанский 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.

249Ивлев Н.П., Ивлев М.Н. Переправы и мосты кочевников // Этнографическое обозрение. ‑ 1995. – № 1. – С. 30-35.

250Бородин Н.А. Уральские казаки и их рыболовства (с иллюстрациями в тексте). – СПб.: Издание «Вестника казачьих войск», 1901. – 31 с.: илл.

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

252Казахско-русские отношения в XVIII-XIX веках (1771-1867 годы). Сборник документов и материалов. – Алма-Ата: Наука, 1964. – 572 с.

253Аймауытов Ж. Ақбілек: роман. – Алматы: Раритет, 2003. – 240 б.

254Қазақтың этнографиялық категориялары, ұғымдар мен атауларының дәстүрлі жүйесі. Энциклопедия. 2-том: Г-З. / Ғылыми ред. және жоба жетекшісі Н. Әлімбай. – Алматы: ТОО «Алем Даму Интеграция», 2017. – 848 б.

255Экспедиция для исследования р. Джаны-Дарьи (летом 1859 года). (Из путевых заметок о киргизской степи) // Инженерный журнал. – СПб., 1863, №1.

256Остроумов Н. О рыболовстве в низовьях Сырдарьи и на Аральском море // ТВ. – 1888. – № 45. – С. 178.

257 Қазақтың халық творчествосы. – Алматы: Ғылым, 1989. – 416 б.

258 Обзор Сыр-Дарьинской области. Приложение к всеподданнейшему отчету военного губернатора области за 1886 г. – Ташкент: Типо-литография С.И. Лахтина, 1888. – 385 с.

259 Обзор Сыр-Дарьинской области за 1892 г. Приложение к Всеподданнейшему отчету Военного губернатора. – Ташкент: Типо-литография С.П. Петухова, 1894. – 194 с. + 7 с. таблица.

260 Замятин А. По Уральской области. С 32 рисунками в тексте и картою. – СПб.: Издание Г.А. Воронова, 1914. – 89 с.

261 Омаров Ғ.Қ. Зайсан көлінің солтүстігіндегі Ә.М. Оразбаевтың зерттеу жұмыстары // «III Оразбаев оқулары» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдары. – Алматы: Қазақ университеті, 2011. – С. 128-135.

262 Досқараев Ж. Арал, Каспий балықшыларының тіліндегі профессионалдық лексиканың материалдары // Вопросы истории и диалектологии казахского языка. – Вып. 1. – Алма-Ата: Издательство АН КазССР, 1958. – 83-162 бб.

263 Гейер И.И. Туркестанские скитания // ТВ. – 1896. – № 65, 69, 75, 86, 91; 1897. – № 1, 12, 13, 20, 22, 24, 73; 1898. – № 19, 20, 32, 33, 70, 93.

264 Путеводитель по Туркестану и железным дорогам Средне-Азиатской и Ташкентской. – СПб.: Типография И. Шурухть, 1913. – 368 с.

265 Түркістан альбомы. Этнографиялық бөлім. 6-том. Ә.Науай атындағы Өзбекстан Ұлттық кітапханасының сирек кездесетін кітаптар мен қолжазбалар қоры. Түпнұсқа.

266 Әл-Фараби атындағы ҚазҰУ-нің археология, этнология және музеология кафедрасының жеке қорынан алынған материалдар.

ДЕРЕКБЕРУШІЛЕРДІҢ ТІЗІМІ

I Құрманиязов Серік. 1965 ж.т., руы әлім-жақайым, Қызылорда облысы, Арал ауданы, Аққұм ауылдық округі.

II Елеуов Мадияр. 1946 ж.т., руы арғын-тарақты, Алматы қаласы.

III Беркімбаев Айтбай. 1948 ж.т., руы табын-ажым, Ақтөбе облысы, Мұғалжар ауданы, Қандыағаш қаласы.

IV Үркінқызы Нәсіп. 1920 ж.т., руы беріш-жайық, Атырау облысы, Атырау қаласы.

V Үркімбаев Шадияр. 1962 ж.т., руы адай-жеменей, Маңғыстау облысы, Жаңаөзен қаласы.

VI Қайырмағанбетов К. 1947 ж.т., руы адай, Түрікменстан, Ташауыз облысы, Ташауз қаласы.

VII Сапарбаева Таразы. 1939 ж.т., руы табын-қаражон, Қарақалпақстан, Шымбай районы, 5-ші азат ауыл советі.

VIII Жумагазина Күлән. 1935 ж.т., руы уақ-байуақ, ШҚО, Бесқарағай ауданы, Борас ауылы.

IX Махашов Сухан. 1938 ж.т., руы әлім-жақайым, Қызылорда облысы, Арал ауданы, Қамыстыбас ауылы.

X Есбергенов Сарқытбай. 1950 ж.т., руы әлім-төртқара, Қызылорда облысы, Арал ауданы, Қарақұм аулы.

XI Даркенбаев Қ.А. 1954 ж.т., руы суан-мырзагелді, Алматы облысы, Панфилов ауданы, Пенжім ауылы.

XII Нұрсан Әлімбай, 1954 ж.т., руы қыпшақ, Алматы қаласы.

XIII Тюлькин Серік Айтжанұлы. 1957 ж.т., руы арғын-қозған, Павлодар облысы, Баянауыл ауданы, Баянауыл ауылы.

XIV Бекенова Балмекен Бәжбағамбетқызы. 1947 ж.т., руы әлім-шекті, Ақтөбе облысы, Мұғалжар ауданы, Қандыағаш қаласы.

XV Тыныштықов Зейуаддин. 1962 ж.т., руы адай-қырықмылтық, Түрікменстан, Ташауыз облысы, Көне Үргеніш қаласы.

XVI Бекжігітов Қазақбай Бүркіталиевич. 1958 ж.т., руы адай-қырықмылтық, Алматы облысы, Іле ауданы, Ащыбұлақ ауылы.

XVII Айжарықов Нұрлыбай. 1962 ж.т., руы адай-қырықмылтық, Алматы облысы, Іле ауданы, Өтеген батыр ауылы.

XVIII Түменбаев Төрехан. 1957 ж.т., руы найман-қарабура, ШҚО, Күршім ауданы, Алғабас ауылы.

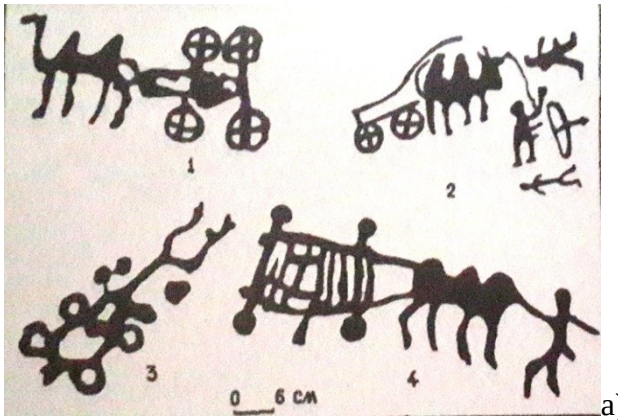
XIX Нұрбаева Таразы. 1956 ж.т., руы, табын-қаражон, Қарақалпақстан, Қоңырат қаласы.

XX Тәжімұратова Қаншайым. 1958 ж.т., руы қаңғылы-шоқпар, Түркістан облысы, Түркістан қаласы.

XXI Боранқұлова Раушан. 1958 ж.т., руы ысты, Алматы облысы, Қарасай ауданы, Райымбек ауылы.

XXII Есенов Жақсылық, 1932 ж.т., руы табын, Ақтөбе облысы, Байғанин ауданы, Қараулкелді ауылы.

ҚОСЫМША А



а)

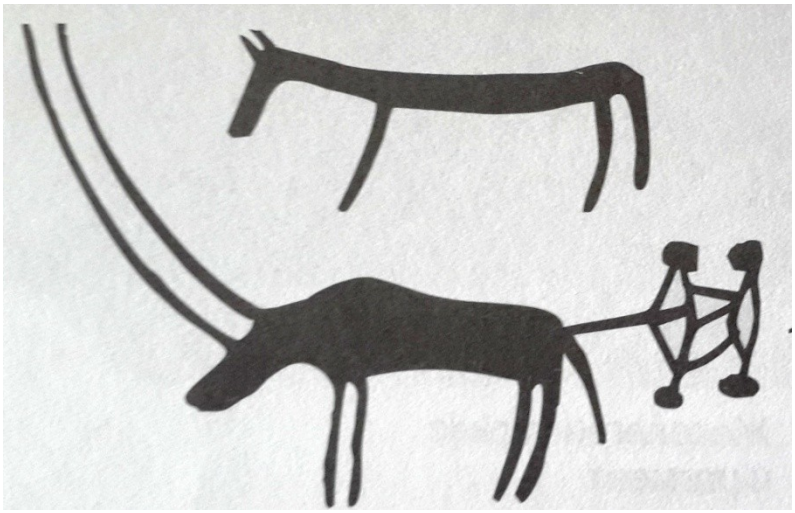


ә)

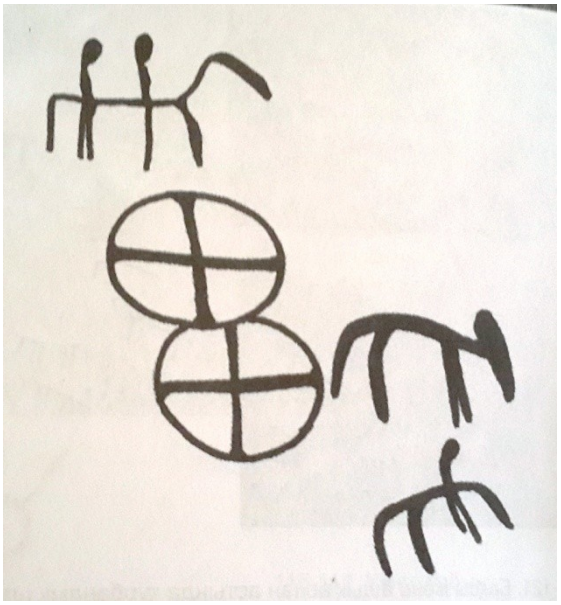
Сурет А1 – а, ә – Түйеге жегілген екі дөңгелекті арбалар.
Жамбыл облысы. Қаратау петроглифтері [130, 195, 197 бб.].



Сурет А2 – Түйелер керуені және күйме. Үйтас шатқалы [23, 74 б.].



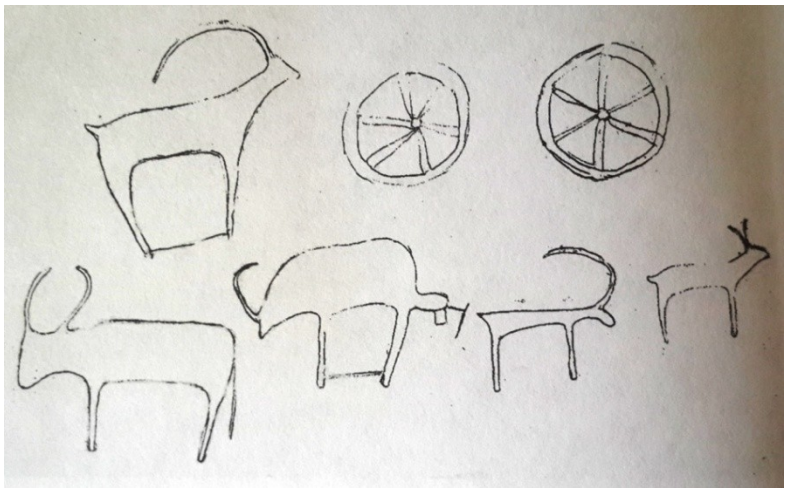
Сурет А3 – Тур және күйме. Бетпақдала. Бетпақсу шатқалы [23, 90 б.].



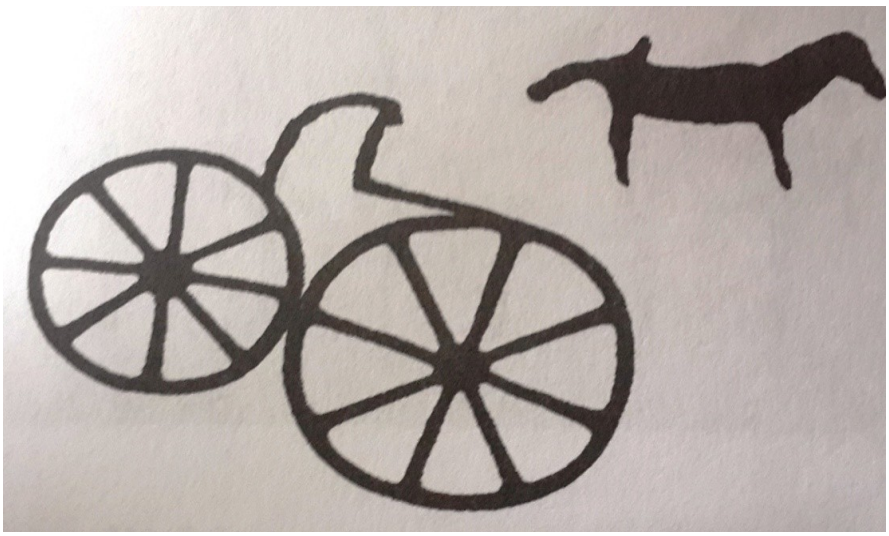
Сурет А4 – Салт аттылар, арба. Бетпақдала. Бетпақсу шатқалы [23].



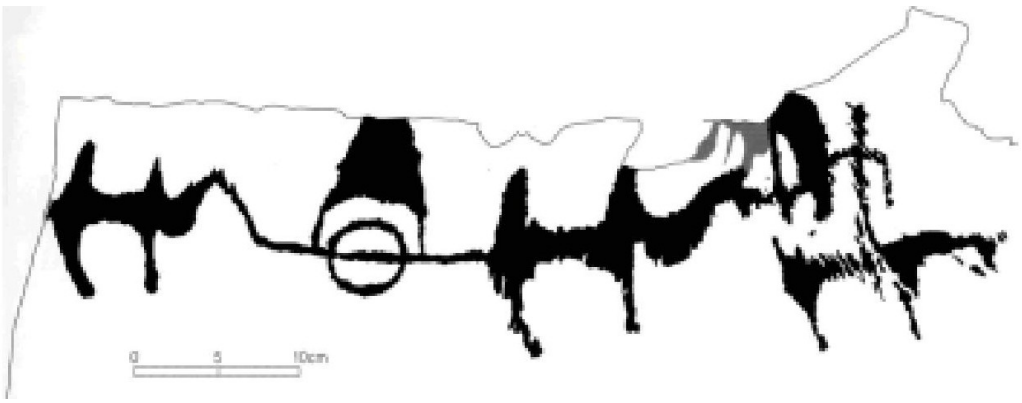
Сурет А5 – Күйме мен арба. Кенелі таулары [23, 115 б.].



Сурет А6 – Құрбандық жануарлары және екі дөңгелек. Жылысай 1 жартасы [23].



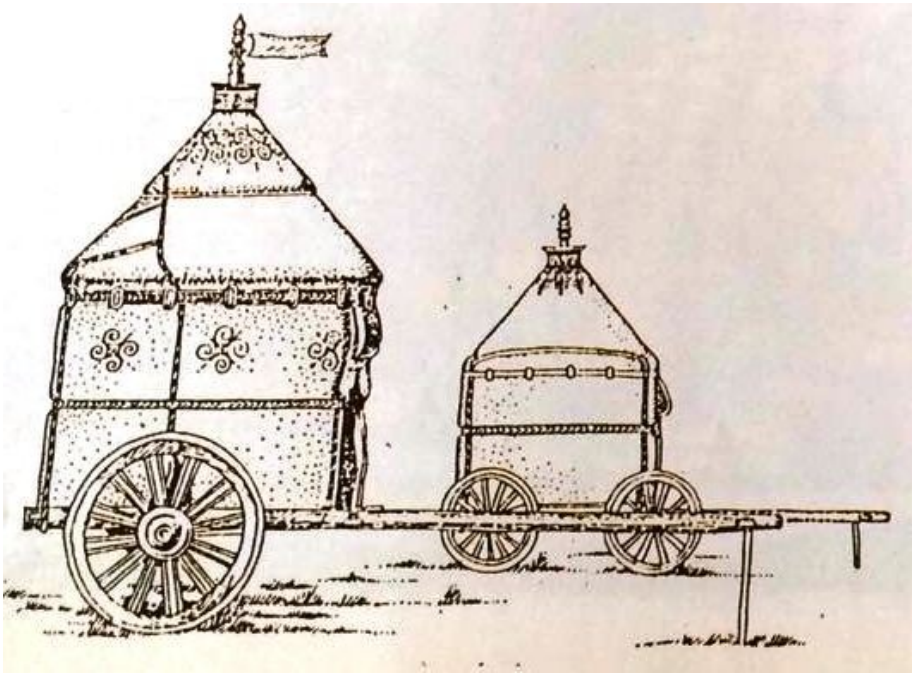
Сурет А7 – Күймелі арба. Кестелітас шатқалы [23].



Сурет А8 – Баян жүрек. Жетісу [25, 108 б.].



Сурет А9 – Жаныс кесенесіндегі арба дөңгелегі [27, с. 196].



Сурет А10 – Арба-күймелердегі тұрғын үй. Б. Ибраевтың суреті [28].



3







Сурет А11 – Ортағасы арбалары. Марко Поло және Рубрук бойынша [196].


а)

Сурет А12 – Батыс Қазақстан облысы. Тақсай I қорған кешені. Ағаш тарақта бейнеленген екі дөңгелекті арба [146, с. 13, 20].


ә)

Сурет А12ә – Ерте андрондықтардың екі дөңгелекті арбасының жаңғыртпасы [147, с. 259].



Сурет А13 – Күйме. Бәйте ғибадатханасы қабырғасында [149, 115-116 б.].



Сурет А14 – Газиантепе, б.з.д. 900-700 м.ж. Анатолия өркениеті музейі, Түркия, Анкара қ. 2018 жыл.



Сурет А15 – Арбамен бұғыны аулау сюжеті. Аслантепе, Малатия. Б.з.д. 1200-700 м.ж. Анатолия өркениеті музейі, Түркия, Анкара қ. 2018 жыл.



Сурет А16 – Тас шебері – «тасшы» құлпытас дайындау үстінде.
1926 ж. Фиельструптың фотосуреті [28].

ҚОСЫМША Ә



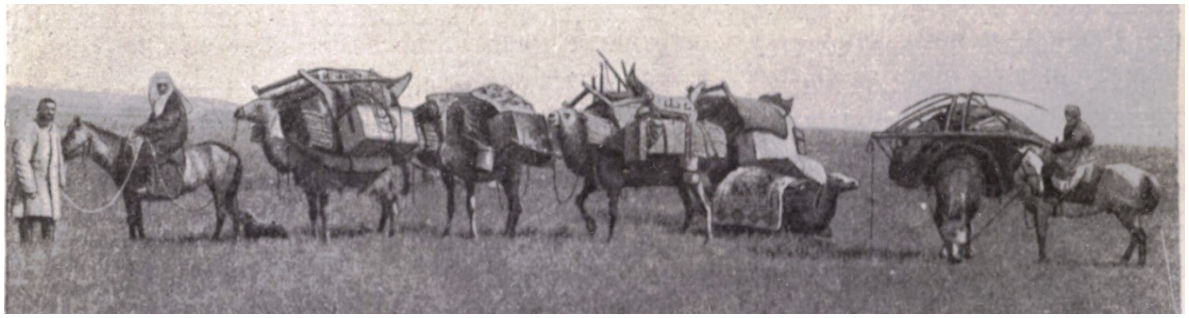
Сурет Ә1 – Көш жолындағы қазақ; баланы кебежеге отырғызып тасу.
ҚР МОМ фото құжаттар қоры.



Сурет Ә2 – Көш. ҚР МОМ қорынан (КП 10438-81) алынған.



Сурет Ә3 – Жайлаудан қайтқан Сыр қазақтарының көші [85].



Сурет Ә4 – Сыр қазақтарының көші [85].



Сурет Ә5 – Он жылқының терісінен істелген сабаларды (цистерна) тасу. Ақтөбе өңірі, Ұлытау аймақтары. XIX ғ. Жаңғыртпа [181, 207-214 бб.].



Сурет Ә6 – Бес биенің терісінен істелген сабаны екі түйенің үстіне кереге қойып, алдыңғы аяқтары бір-бірінен озып кетпес үшін құрмалдап байлап жүру әдісі. 1853 жылы Ағыбай батырдың сабасы осылай Өскенбайдың асына апарылған. Жаңғыртпа [181, 207-214 бб.].



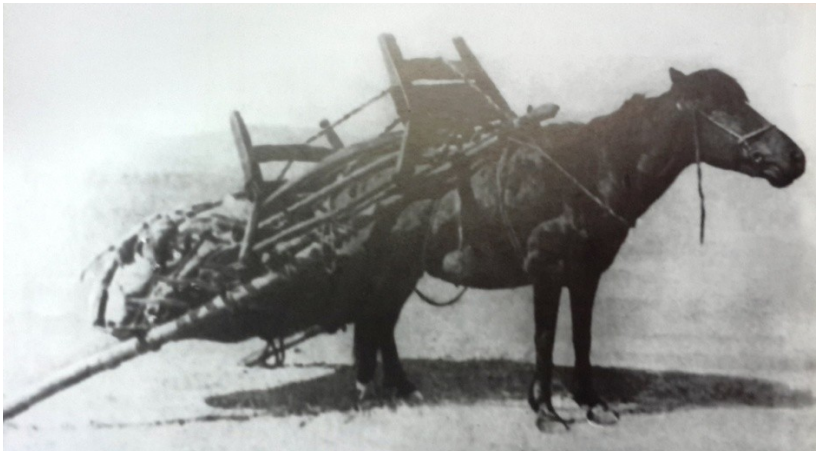
Сурет Ә7 – Шабылған пішен арбалап қыстауға жеткізу. ҚР МОМ қорынан (НВФ 6262) алынған.



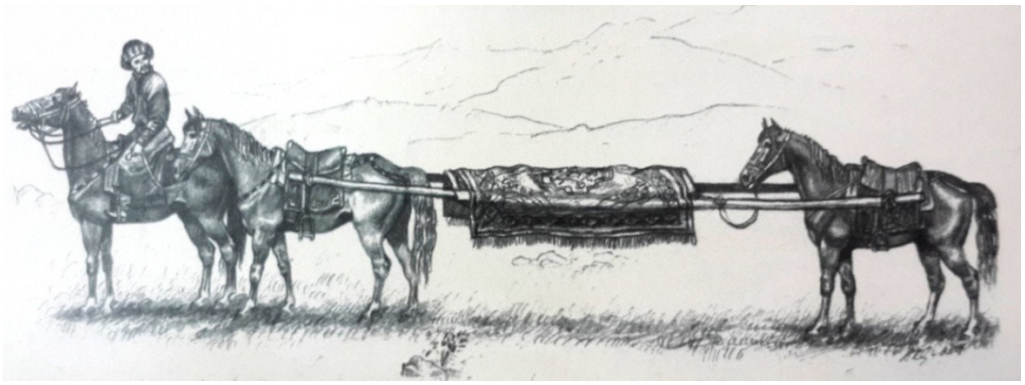
Сурет Ә8 – Түйеге жегілген төрт дөңгелекті арба.ҚР МОМ қорынан алынған.



Сурет Ә9 – Қазақтардың көшіп қонуы [84, с. 149].



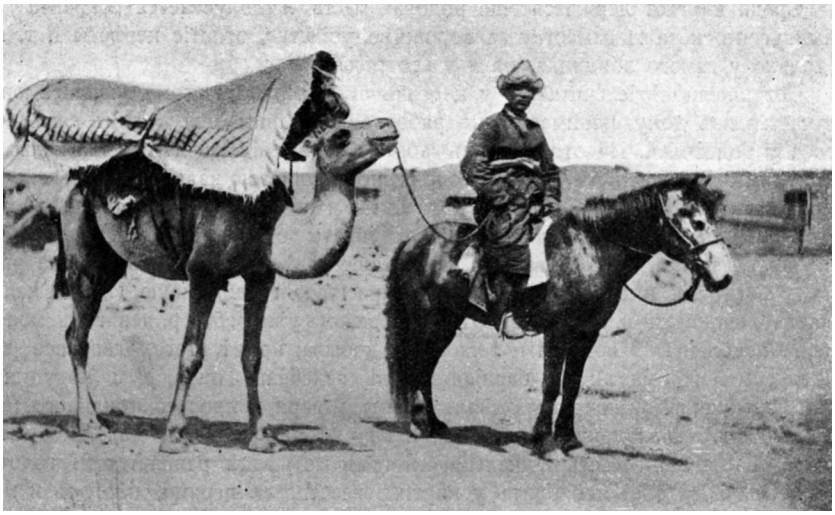
Сурет Ә10 – Сүйретпемен жүк тасу. Аягөз аймағы. XV басы [181, 207-214 бб.].



Сурет Ә11 – Зуза. Қайтыс болған немесе ауырған адамды іркес-тіркес екі атпен алып жүру. Шығыс Қазақстанның таулы аудандары. Жаңғыртпа [181, 207-214 бб.].



Сурет Ә12 – Түркістан әскери округінде қолданылған есекке жегілген екі дөңгелекті әскери арба [264].



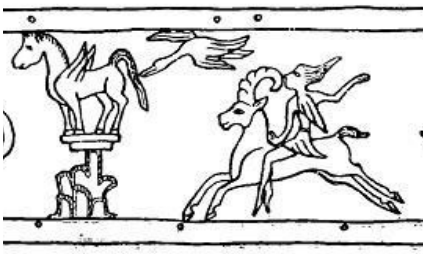
Сурет Ә13 – Түйемен өлікті жөнелту. ҚР МОМ қорынан алынған.



Сурет Ә14– Желмая. Суретші Е. Оспанұлы.



a



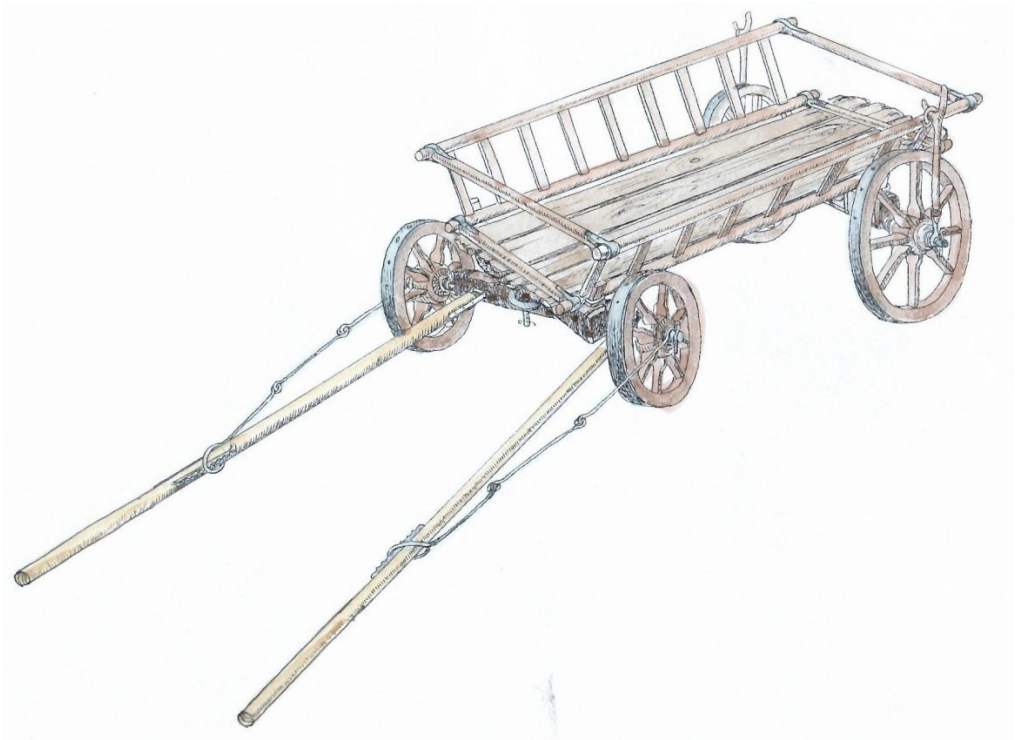
b



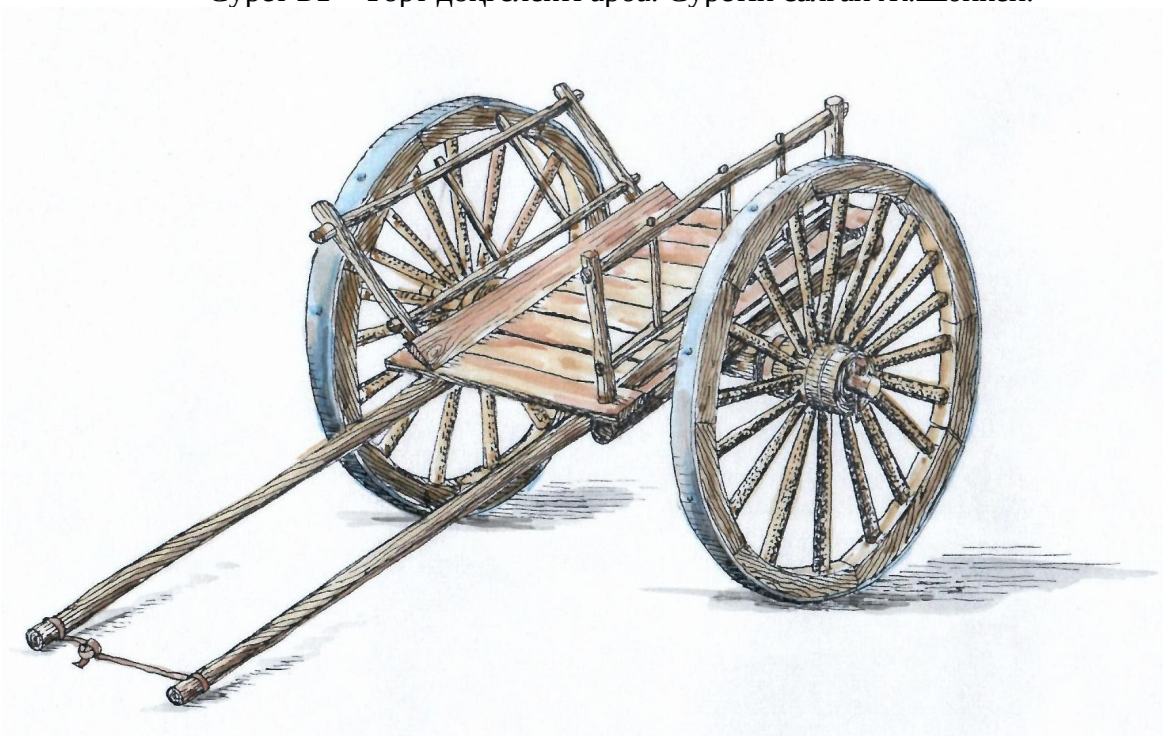
c

Сурет Ә15 – а) Қарғалы тәті фрагменті. ҚР Мемлекеттік Орталық музей «Ашық қор» алтын залы; b, c) Қарғалыдан табылған тәтінің сызба нұсқасынан қанатты ат фрагменттер [240, с. 23].

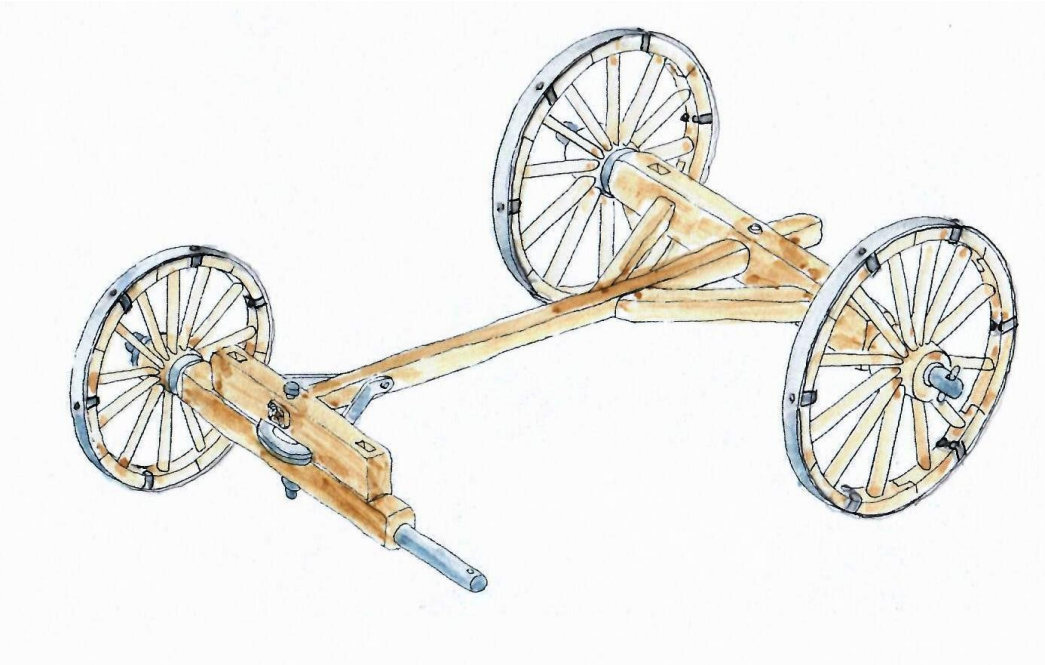
ҚОСЫМША Б



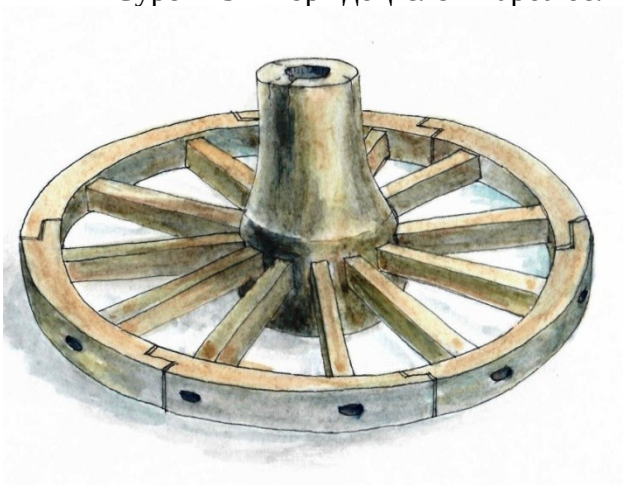
Сурет Б1 – Төрт дөңгелекті арба. Суретін салған Ж.Шәйкен.



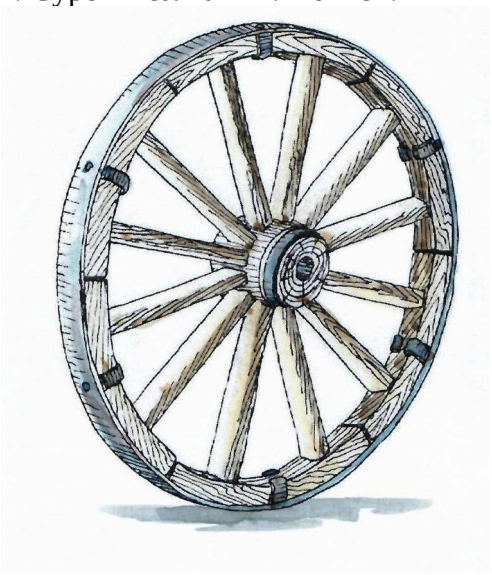
Сурет Б2 – Көтек арба. Суретін салған Ж.Шәйкен.



Сурет Б3 – Төрт дөңгелекті арба бөлшектері. Суретін салған Ж.Шәйкен.



Сурет Б4 – Қазақы арбаның дөңгелегі. XIX ғасыр. Суретін салған Ж. Шәйкен.



Сурет Б5 – Қазақы арбаның дөңгелегі. XX ғасыр. Суретін салған Ж. Шәйкен.



Сурет Б6 – Қазақы арбаның дөңгелегі. Шиелі ауданы тарихи өлкетану музейі



Сурет Б7 – Қазақы арбаның дөңгелегі. Н.Бекжанов атындағы музей.



Сурет Б8 – Арба макеттері. Е. Пугачев музейі-үйі.
Батыс Қазақстан облысы, Орал қаласы, 2018 ж..



Сурет Б9 – Төрт дөңгелекті арба. Арал балықшылар музейі.
Қызылорда облысы, Арал ауданы 2018 ж.



Сурет Б10 – Төрт дөңгелекті арба. Н.Бекжанов атындағы музей. Қызылорда облысы, Шиелі ауданы. 2017 ж.



Сурет Б11 – Төрт дөңгелекті қанатты арба. Е. Пугачев музейі-үйі. Батыс Қазақстан облысы, Орал қаласы. 2018 ж.



Сурет Б12 – Төрт дөңгелекті қанатты арба. Е. Пугачев музейі-үйі. Е. Пугачев музейі-үйі. Батыс Қазақстан облысы, Орал қаласы. 2018 ж.



Сурет Б13 – Екі дөңгелекті арба. Е. Пугачев музейі-үйі.Е. Пугачев музейі-үйі. Батыс Қазақстан облысы, Орал қаласы. 2018 ж.



Сурет Б14 – Екі дөңгелекті арба. «Әзірет Сұлтан» мемлекеттік тарихи-мәдени қорық музейі. Түркістаноблысы, Түркістан қаласы. 2018 ж.



Сурет Б15 – Төрт дөңгелекті арба. Шиелі ауданы тарихи өлкетану музейі.



Сурет Б16 – Екі дөңгелекті арба. Форт Шевченко этнографиялық музейі. Маңғыстау облысы.



Сурет Б17 – Инзер-катайлар. Сүретпедегі жүк тасымалы [202, с. 214].


а)

б)

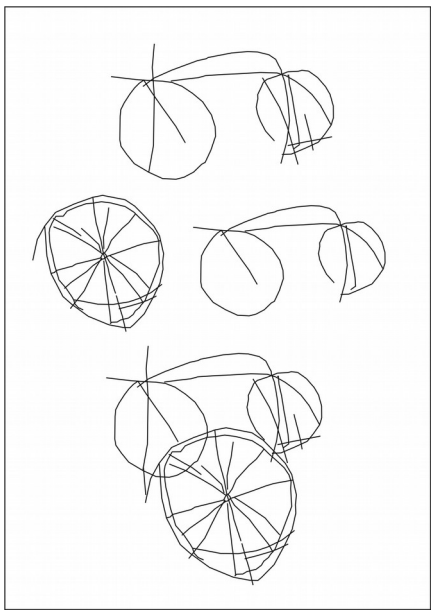
Сурет Б18 – а, б) Күйме қоңырауы. Қызылорда облысы, Сырдария тарихи-өлкетану музейі қорынан.



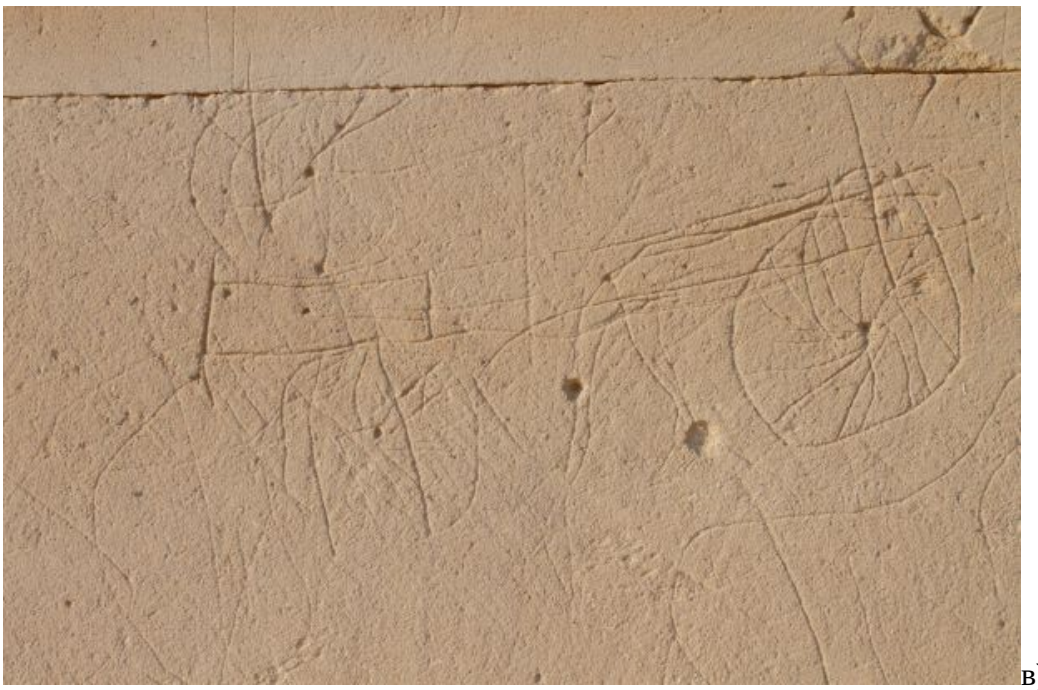
Сурет Б19 – Тарантас. ШҚО Семей қаласындағы Абайдың мемлекеттік тарихи-мәдени және әдеби-мемориалдық қорық-музейі. 2018 ж.



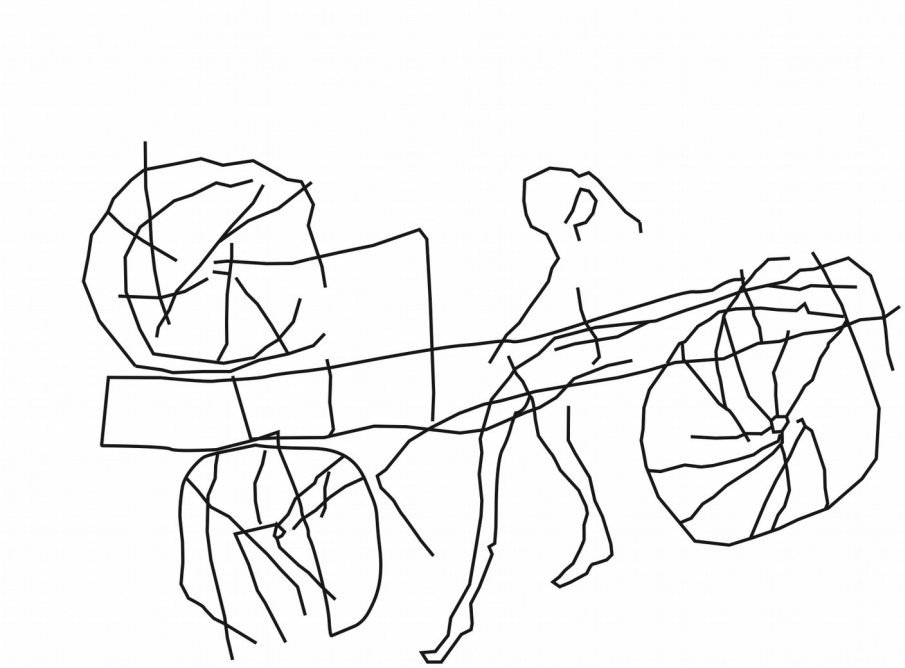
а)



б)



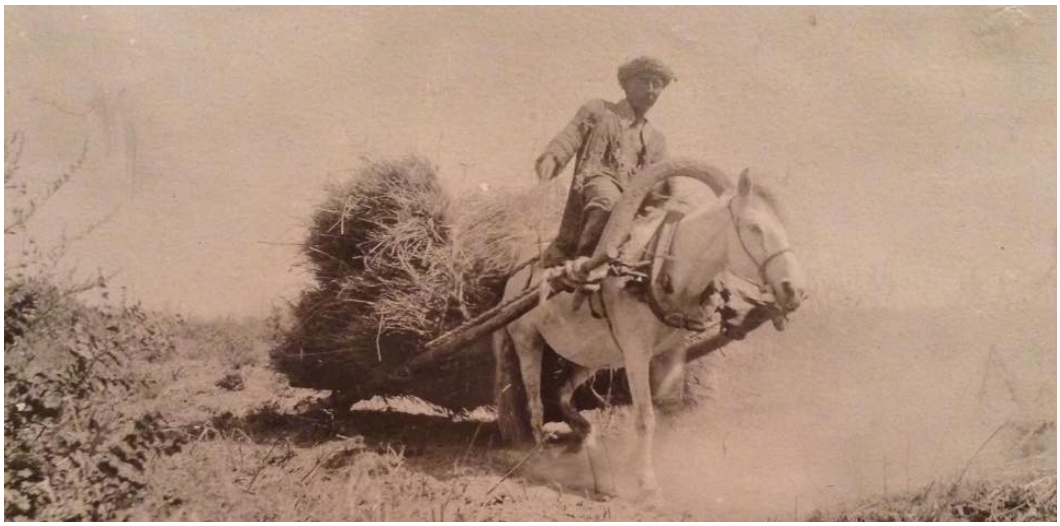
в)



г)

Сурет Б20 – Арба және оның графикалық сызбасы. Шат қорымы. XVII-XIX ғасыр. Маңғыстау облысы, Түпқараған ауданы [266].

ҚОСЫМША В



Сурет В1 – Атқа жегілген сүйреткі. ҚР МОМ қорынан алынған.



Сурет В2 – Егінді жершанамен тасу. ҚР МОМ қорынан (КП 10438/185) алынған.



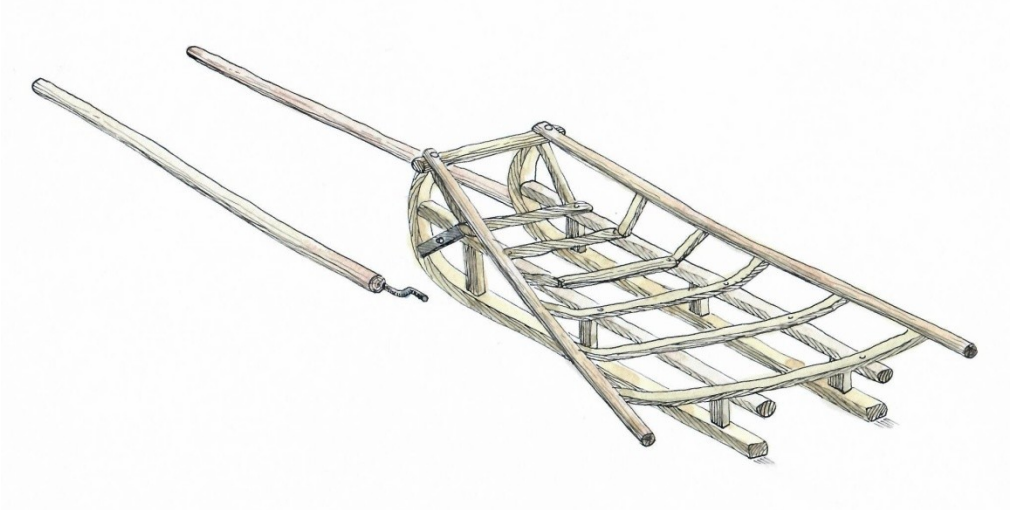
Сурет В3 – Сүйретпе. Дәндібай. Наймандар [4, 23 б.]



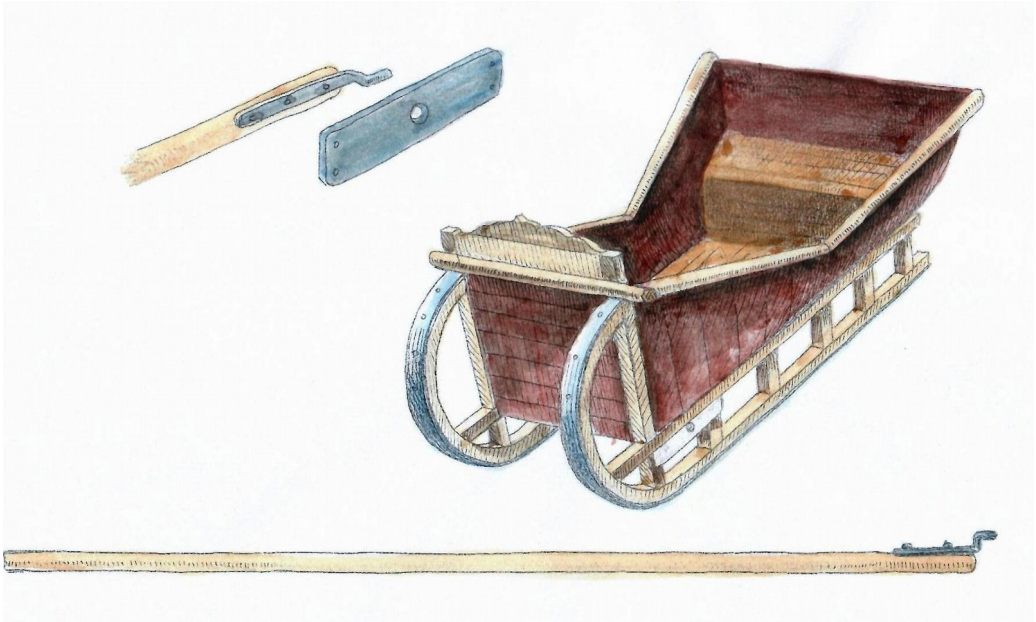
Сурет В4 – Ат шана. Сурет Жалеледдин Шәйкеннің Т.Картаеваның тапсырысы бойынша жасаған фотореконструкциясы.



Сурет В5 – Ат шана. Сурет Жалеледдин Шәйкеннің Т.Е. Картаеваның тапсырысы бойынша жасаған фотореконструкциясы.



Сурет В6 – Жайдақ шана. Сурет салған Жалеледдин Шәйкен.



Сурет В7 – Қашауа. Сурет салған Жалеледдин Шәйкен.




Сурет В8 – Түйе шана, ат шана. Арал балықшылар музейі.
Қызылорда облысы, Арал қаласы.



Сурет В9 – Ат шана. Арал өңірі.



Сурет В10 – Ат шана. Арал өңірі.

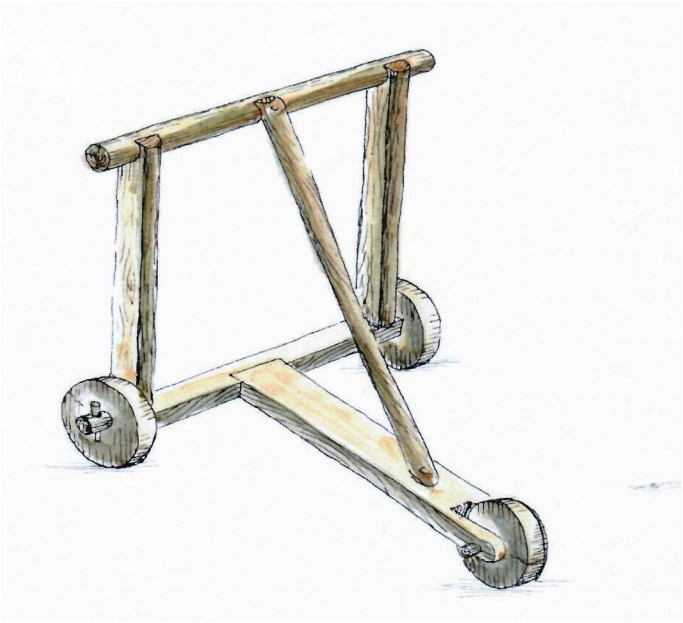



Сурет В11 – Ат шана. Пугачев музей-үйі. Батыс Қазақстан облысы, Орал қаласы.




Сурет В12 – Форт Шевченко этнографиялық музейі. Маңғыстау облысы.

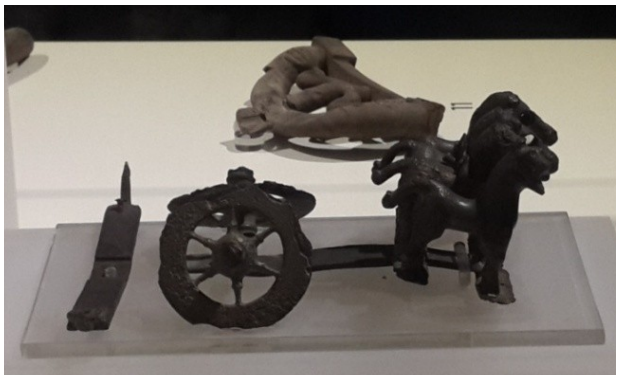
ҚОСЫМША Г



Сурет Г1 – Итарба. Суретін салған Ж.Шәйкен.



Сурет Г2 – Ат арба ойыны. Д.П.Багаев түсіріп алған. ҚР МОМ қоры [165].

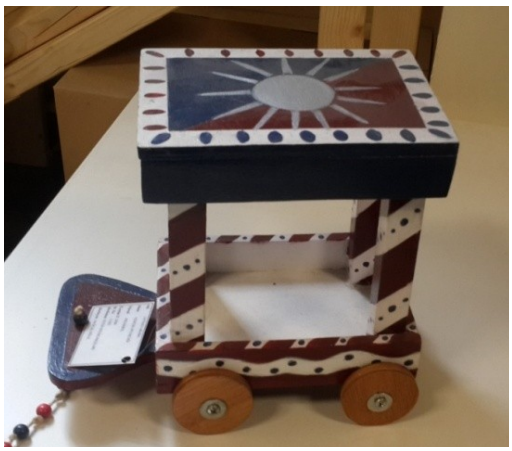




Сурет Г3 – Балаларға арналған төрт атқа жегілген екі дөңгелекті ойыншық. Гордион, қола дәуірі б.з.д. 770 м.ж. Археологиялық музей. Түркия республикасы, Анкара қаласы. 2018 ж.



а)



ə)



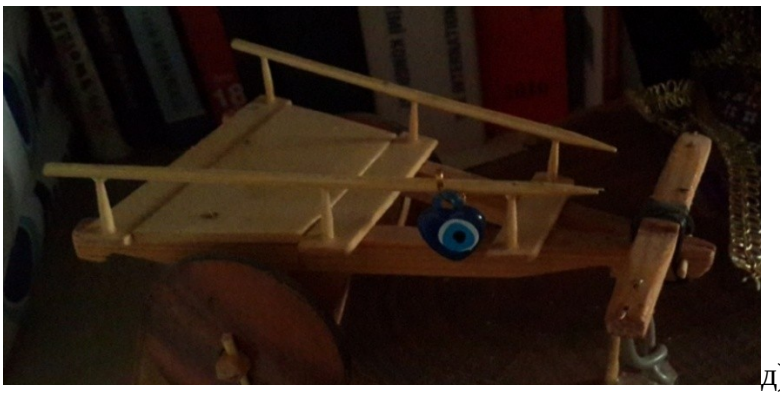
б)



в)



г)


д)

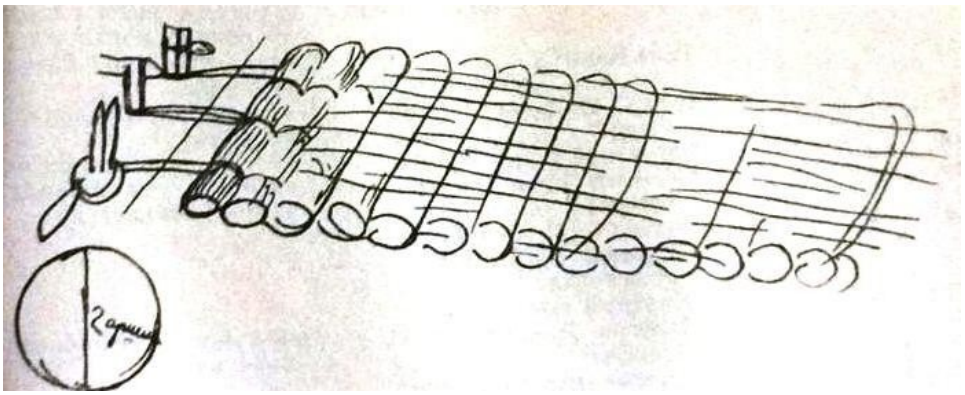

е)

Сурет Г4 – Балаларға арналған екі, үш, төрт дөңгелекті ойыншық арбалар. Гази университетінің этнографиялық музейі. Түркия Республикасы, Анкара қаласы. 2018 ж.

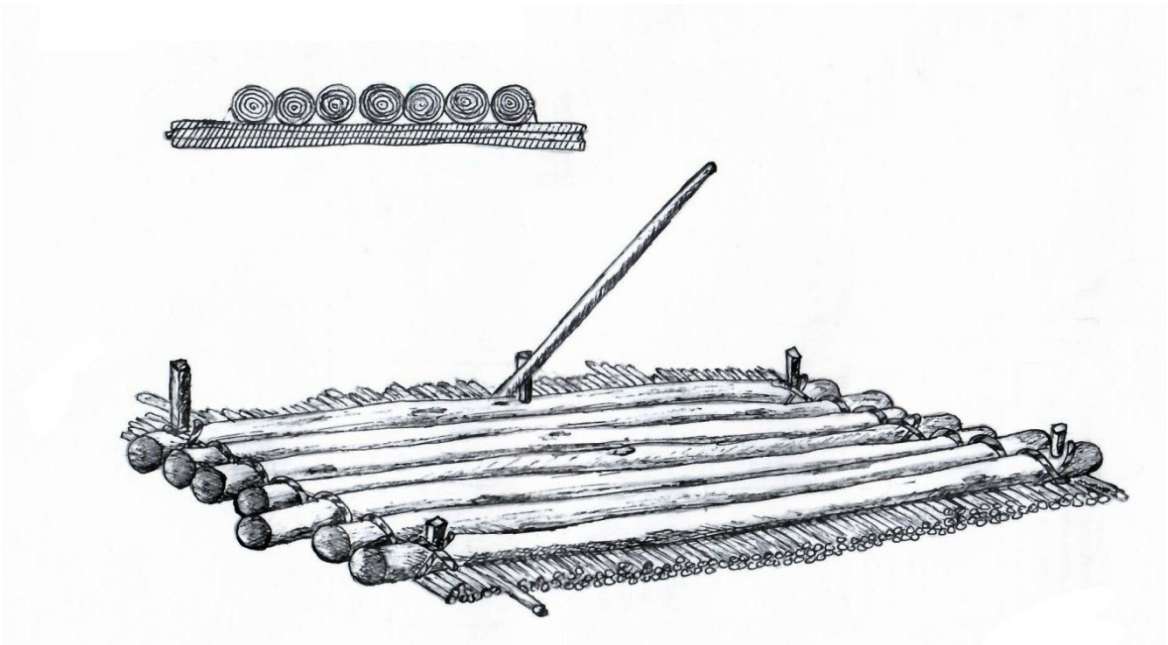
ҚОСЫМША Д



Сурет Д1 – Сырдариядағы сал. Суретін салған Н.Н. Каразин [82, с. 136].



Сурет Д2 – Шу өзеніндегі қамыстан жасалған сал [251, с. 263].



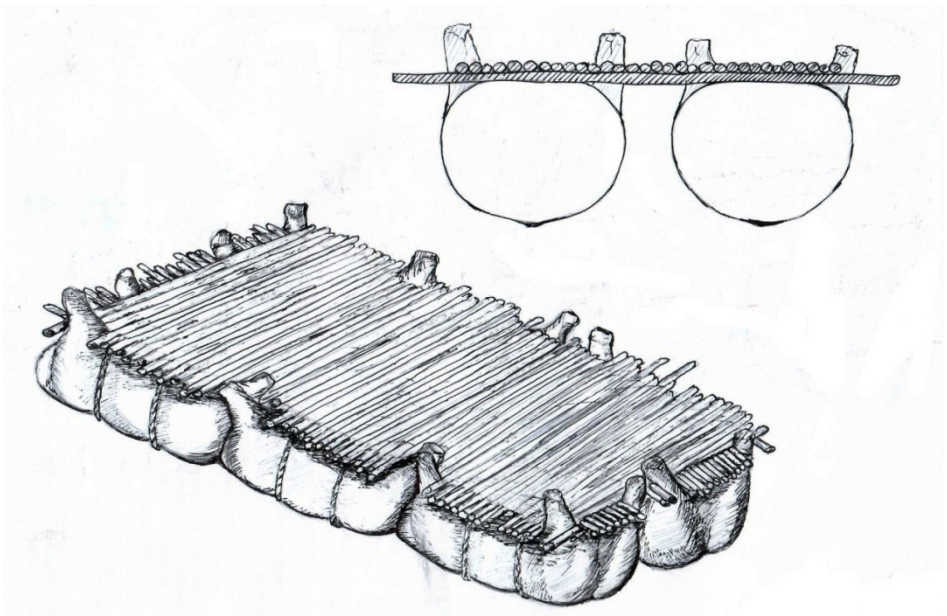
Сурет Д3 – Сал. Жаңғыртпа. Суретін салған Ә.Н. Рахметов.



Сурет Д4 – Мес сал [83, с. 257].



Сурет Д5 – Мес сал [248].



Сурет Д6 – Мес сал. Жаңғыртпа. Суретін салған Ә.Н. Рахметов.



Сурет Д7 – Сырдария өзені арқылы тасымалдау [82, с. 137].



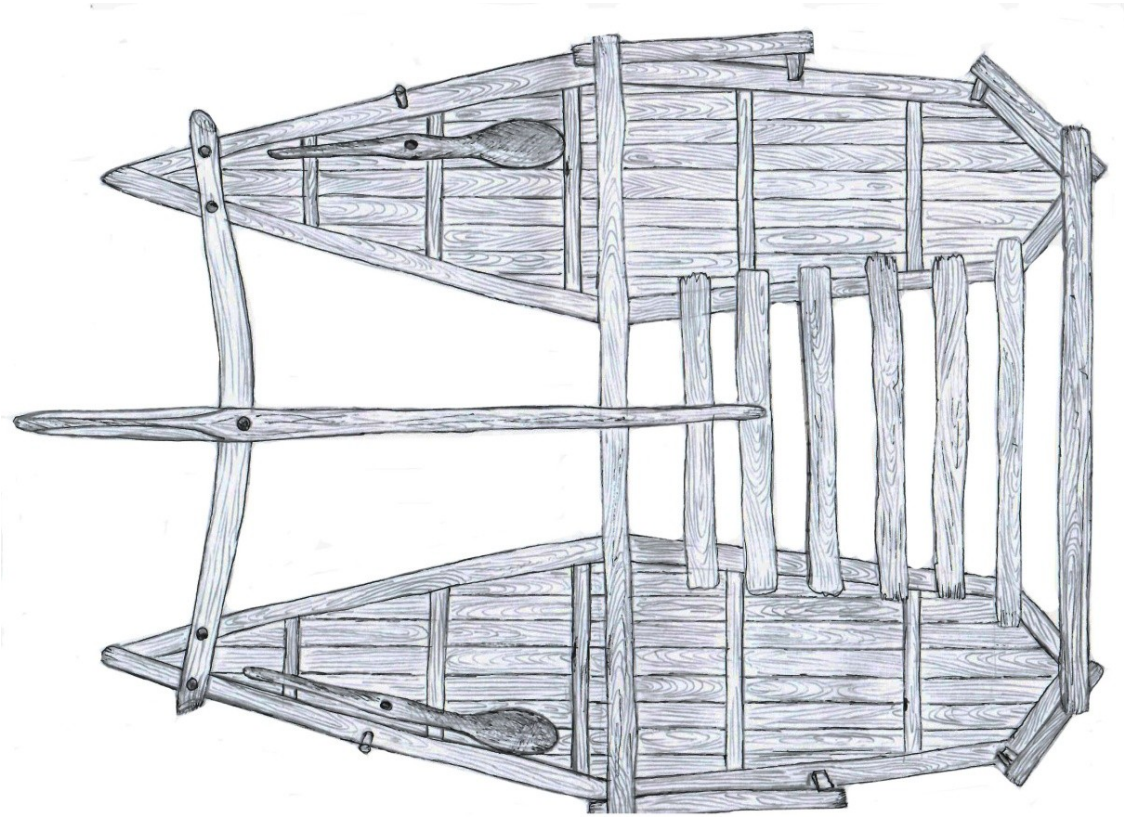
Сурет Д8 – Перовск тұсындағы Сырдария өткелі. Сырдарияның оң жақ бетіне өткелі тұрған көшпелі қазақтар [162, 291 б.].



Сурет Д9 – Түйе қайық. XIX ғасырдың аяғы. ҚР ОМҚДМ қоры.



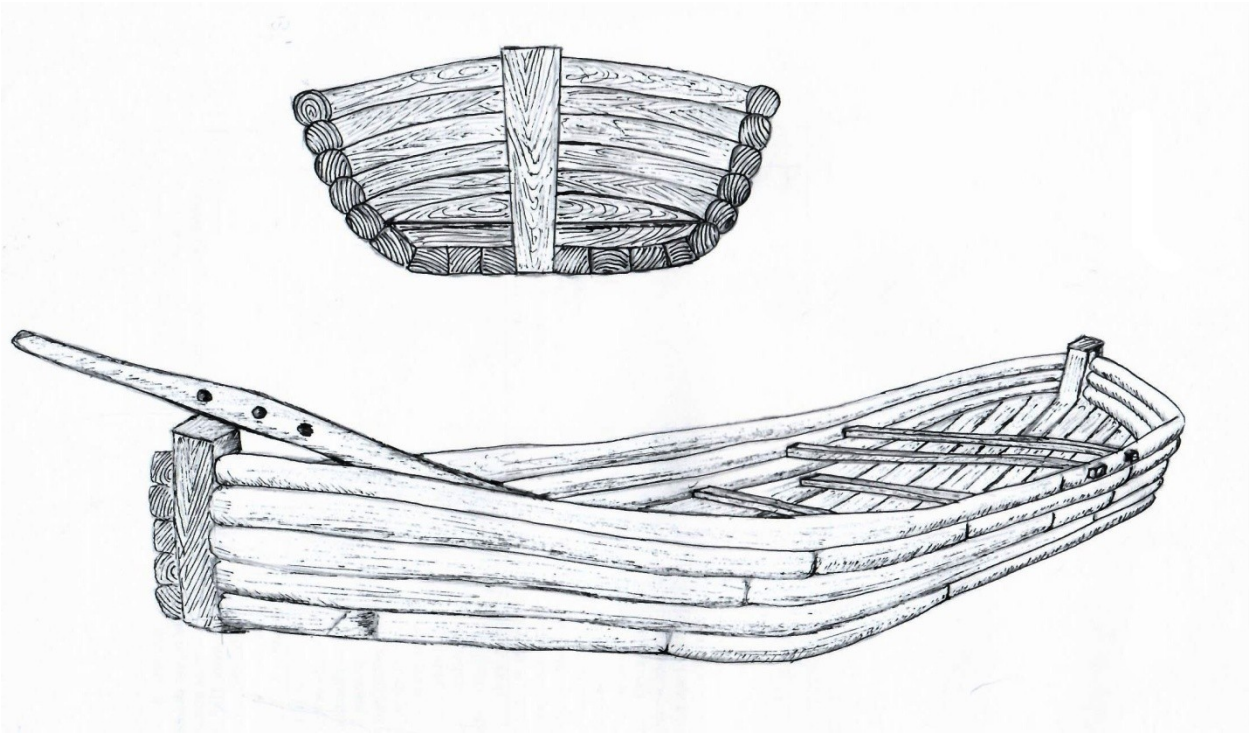
Сурет Д10 – Түйе қайық. Жаңғыртпа. Суретін салған Ә.Н. Рахметов.



Сурет Д11 – Түйе қайық. Жаңғыртпа. Суретін салған Ә.Н. Рахметов.



Сурет Д12 – Қазақ қайығы. XIX – XX ғғ. «Ежелгі Отырар» тарихи-этнографиялық және археологиялық музей-қорығы.



Сурет Д13 – Қазақ қайығы. Суретін салған Ә.Н. Рахметов.



а)

Сурет Д14а – Қайық. Арал балықшылар музейі.



ә)

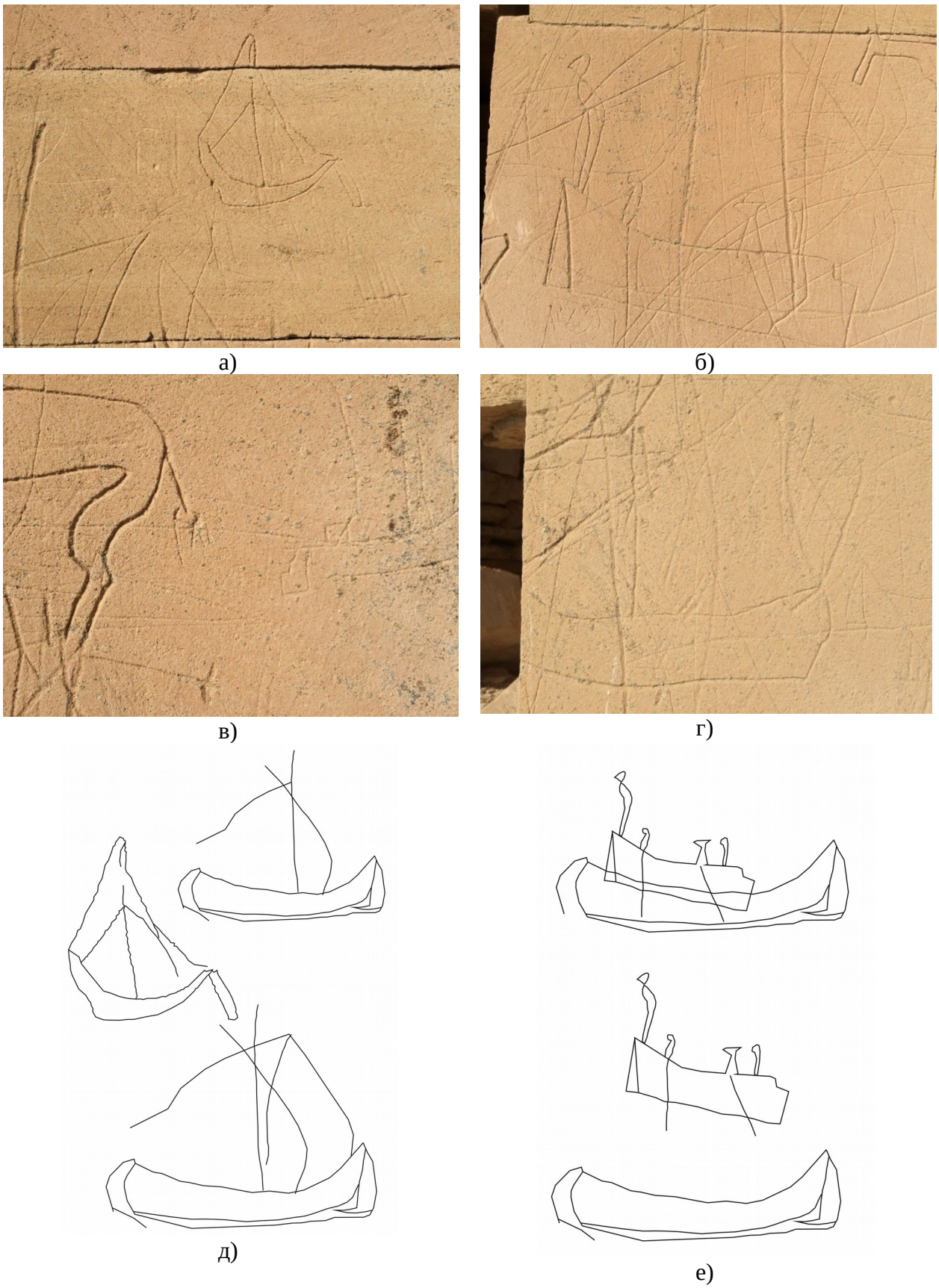
Сурет Д14ә – Бөке. Арал балықшылар музейі.



Сурет Д15 – Қайық. Форт Шевченко этнографиялық музейі.
Маңғыстау облысы.



Сурет Д16 – Қайық. Е. Пугачев музей-үйі.



Сурет Д17 – Қайық және оның компьютерлік сызбасы. Жоласқан қорымы. XYIII XIX ғасыр. Маңғыстау облысы, Түпқараған ауданы [266].



Сурет Д18 – Көктемгі балық аулау. Гурьев қаласы, Орал өзені [83, с. 255].





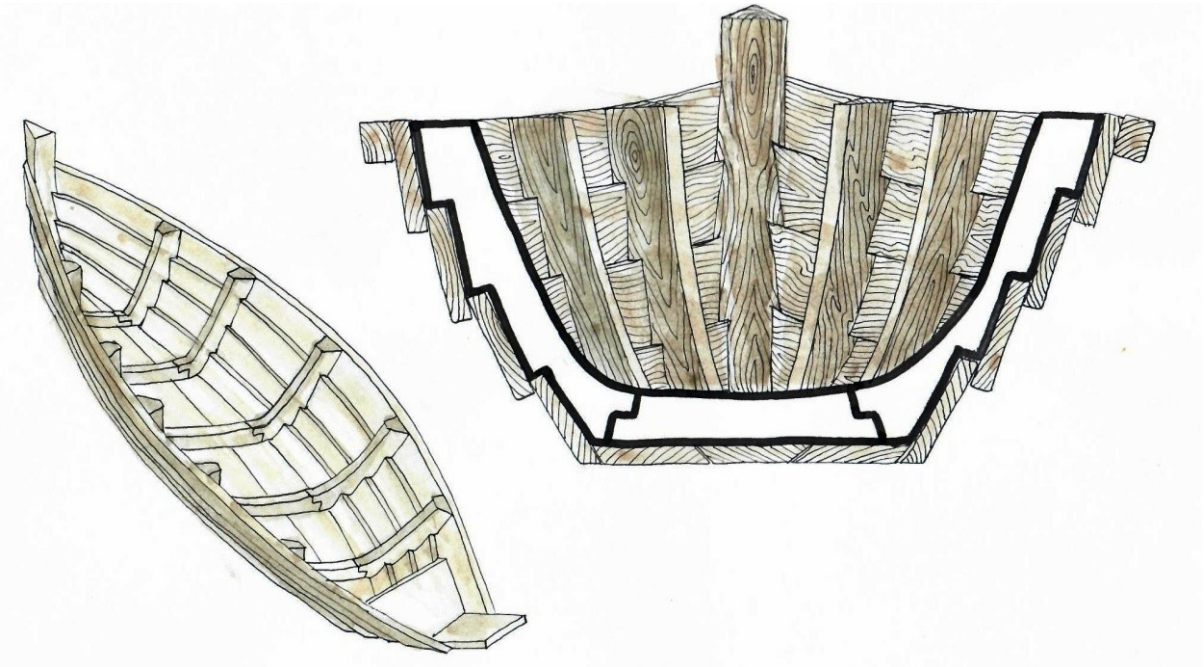




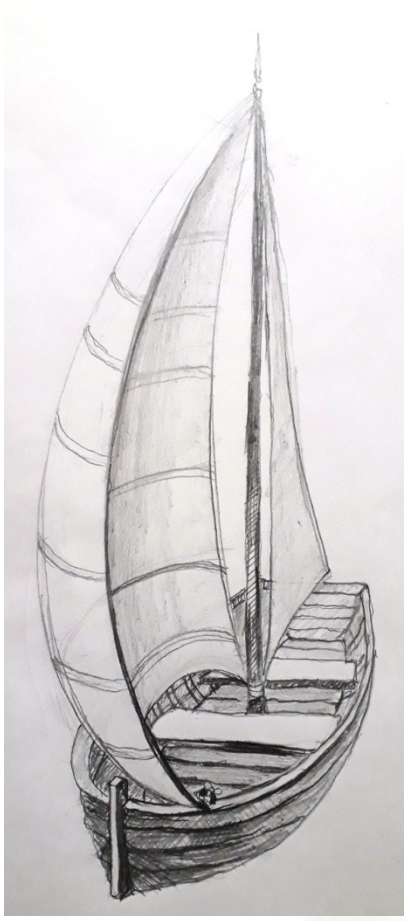
Сурет Д19 – Ескек. Қазақ ағашшылары жасаған.Қызылорда облысы.
Т.Е. Картаева түсіріп алған.

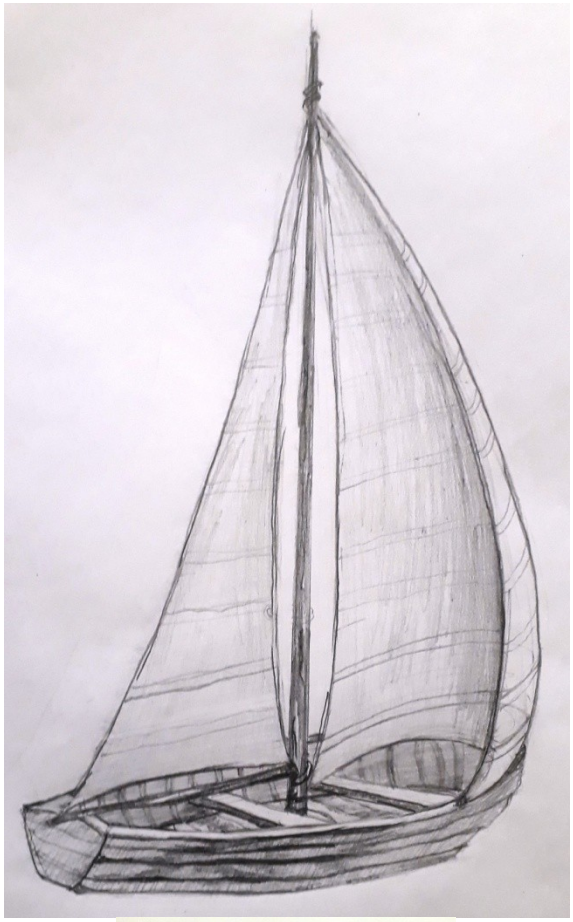


Сурет Д20 – Арал флотилиясының шеберлері. Қазалы [265, с. 94].

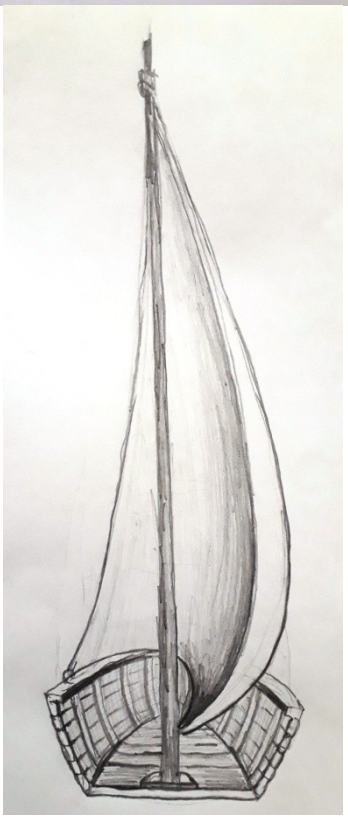


Сурет Д21 – Бөке. Суретін салған Ж. Шәйкен.







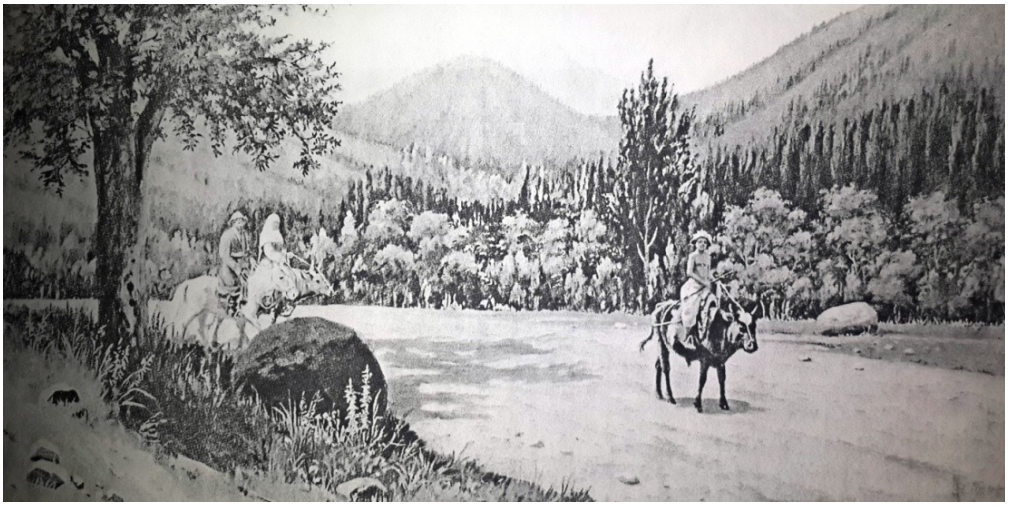


Сурет Д21 – Жоласқан қорымындағы кесене қабарғасына салынған қайық пен желкенді қайықтың графикалық реконструкциясы.

ҚОСЫМША Е



Сурет Е1 - Қосаралдағы айлы түн. Т.Г. Шевченко [109].



Сурет Е2 – Тау пейзажы (Медеу сайындағы Кіші Алматы өзенінен Алматы шыңына қарағандағы көрінісі). ЦМК КП 3614 [114].



Сурет Е3 – Өгізбен шөп тасу. ЦМК КП 3472 [114].



Сурет Е4 – Сурет. Өгізге мінген адам. ЦМК КП 9225 [114].



Сурет Е5 – Өгіз мінген бала. 1907 ж. [114].



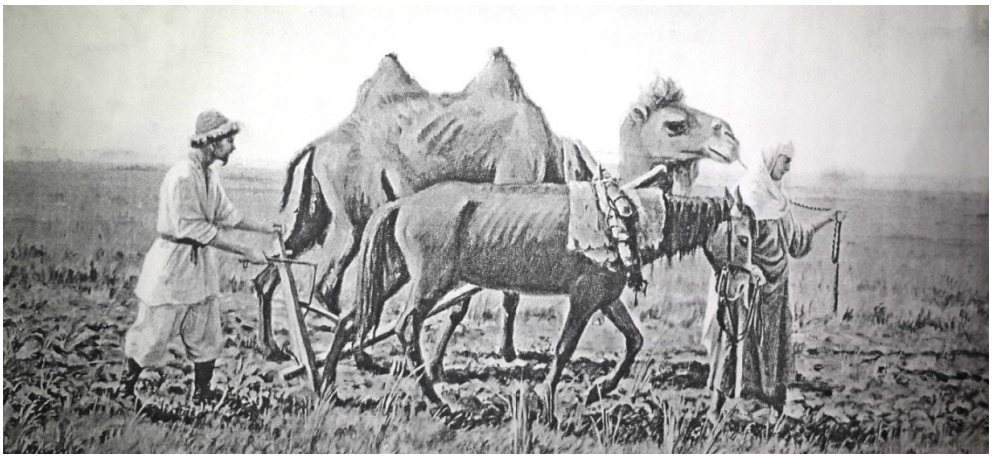
Сурет Е6 - Жасауыл (Пошташы). Ыстықкөл уезі. ЦМК КП 3662 [114].



Сурет Е7 – Салтанатты көш. ЦМК КП 3621 [114].



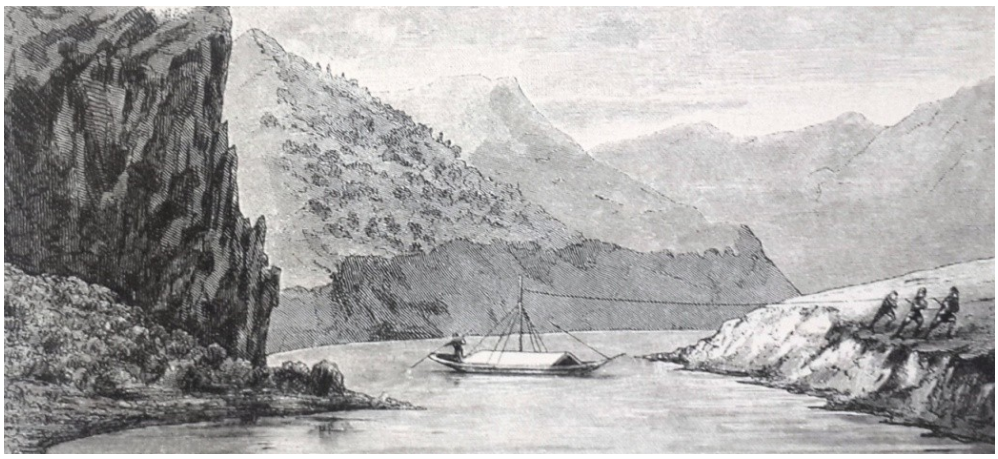
Сурет Е8 – Қаралы көш. Верный уезі, Шамалған болысы. ЦМК КП 2840 [114].



Сурет Е9 – Түйемен жер жырту. Ұзынағаш болысы. ЦМК КП 2395 [114].



Сурет Е10 – Таудағы қазақтардың көші (Тау соқлағы). 1886 ж. [114].



Сурет Е11 – Ертістегі Өскемен мен Бұқтырма аралығының көрінісі. 1885 ж. А.О. Адамов [113].



Сурет Е12 – Еділдегі қазақтар. А.А. Попов [113, 34 б.].



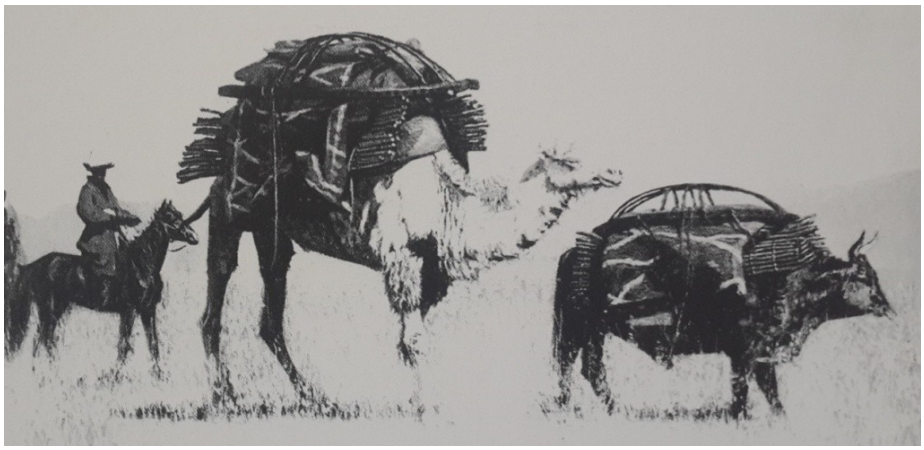
Сурет Е13 – Саятшы. 1877 ж. Е.Н. Ефимович [113].



Сурет Е14 – Омбы маңындағы қазақтар. 1875 ж. М.М. Сажин [113, 69 б.].



Сурет Е15 – Таудан еңіске түскенде. Жасау. 1870 ж. В.В. Верещагин [113].



Сурет Е16 – Көш. 1870 ж. В.В. Верещагин [113].

СӨЗДІК

Абайма (шентемір) – арбаның ағаштан жасалған дөңгелегінің сыртынан айналдыра кигізіліп бекітілген шеңбер түріндегі тұтас темір құрсау.

Азына, азна – 1. Қайықтың ішкі жағын, екі бүйірін керіп түруға және адам отыруға арналған көлденең ағаш. 2. Қайықтың алдыңғы жағындағы қуыс.

Айқырт – қайықты кемеге жанамалап, қиғаштап әкелу.

Айқырту – қиғаш жүру, бұра жүру. Қайықты айқырту керек.

Арба – шаруашылықта қолдануға, жүк және адам тасымалдауға арналған қатынас көлік құралы. Екі дөңгелекті және төрт дөңгелекті, атқа, түйеге, өгізге, есекке жегіледі. Арбаны қатынас, мініс көлігі ретінде қолданумен қатар, жаугершілік замандарда қорғаныс құралы.

Арбакеш – ат арбаны жүргізушінің атауы.

Арбашы – арба жасаушы шебер.

Арба жасау – ағаш ұсталығы мен темір ұсталығын қатар меңгеруді қажет ететін өнер, кәсіптің түрі.

Арба зәңгі (арба тақтасы) – арбаның арбакеш отыратын тақтайы.

Астау – қайық түрі.

Ауыт – түйеге жүк артуға арналған көпшік. Киіз, алаша немесе қой, ешкі терісіне селеу, қоға салып тігілген.

Ау қайық – балық аулайтын қайық. Ау қайықпен теңіз жағаларында, өзендерде балық аулайды. Ау қайық желкенмен жүреді және оны екі кісі жүргізеді. Аралда мұны желкенді қайық деп те атайды.

Аяқбау – қайық діңгегін бекітетін арқанның төменгі жағы.

Әпілек – шананың екі табанын байланыстырып тұратын көлденең ағаш.

Бастырық – арбаға немесе шанаға тиелген шөп сырғып, түсіп қалмауы, ауып кетпеуі үшін оның үстінен ұзыннан тастап, бастыра байлайтын сырғауыл, шанжа.

Бақалақ – шананың шабағы (шананың табаны мен жақтауын біріктіретін қысқа шабаш); шананың бақалақтары. Бір шананың әр табанында 4-5 бақалақ болады.

Бәңгі, б**анка** – қайыққа көлденең орнатылған ағаш.

Бәк – ілмек темір, маштың арқанын қайықтың бортына бекітетін темір. Орысша бак.

Божы қамшы (бишік)– қолына ұстап арбаны айдайтын құрал.

Білік (оқтемір) – екі доңғалақ арасын жалғап тұратын, екі ұшына екі доңғалақ кигізіліп, мұрындықталып бекітілетін тесігі бар, ұзындығы арба еніне сай жасалатын жұмыр ағаш немесе темір.

Бірішке, пірішке – арба. Орыстың «бричкасы» қазақтың төрт дөңгелекті, кейде екі дөңгелекті бір атқа жегілетін, «брешке», «бірішке» жүк арбасы.

Бүкпе – шананың табанының үстіндегі бастырманы байланыстырып отыратын көлденең ағаштар.

Бұрыс – қайықтың табанындағы ұзын ағаш (қайықтың бөлектерін ұстап, бекітіп тұратын бөрене). Қайықтың бұрысы; Бұрыс қайықтың астында. Орысша брус.

Бұран – қайықтың жан тақтайы (екі басын иіп жанына ұзыннан салған тақтай). Қайықтың бұраны, бұран тақтай. Бұран қайықтың табанына жақын салынады.

Бұлқын – қайықтың жүрісін бағдарлайтын құрал.

Бұзаулық – бір кісілік жеңіл шана.

Бөкебай – желкеннің кішірек түрі.

Бөке – қайықтың қабырғасы (бүйірі) арқылы тігінен қайықтың түбіне қарай салынған келте ағаштар.

Бөген – 1. Бүкпе шананың екі табанын жалғастыратын ағаш.
2. Қайықтың ішкі көтерме ағашы, бөлегі (қайықтың екі қабырғасындағы тақтайларды бекітетін ағаш).

Бодвод – қайықтың алдыңғы жағындағы қуыс.

Божы қамшы(бишік) – қолына ұстап арбаны айдайтын құрал.

Гензел, **гензіл, кенсіл** – желкен қайықтың діңгегінің түбін бекіткен ағаш.

Гәк – желкен қайықтың діңгегін қайықтың ернеуіне байлап бекітетін арқан, ұшында ернеуге ілетін ілгек темірі болады.

Дарға– жүк кемесін, қайығын басқарушы адам.

Дегдір – салдың үстіңгі жағының ағашы.

Дөңгелек, доңғалақ – жегін арбаның маңызды бөлшегі.

Дәрте – арбаның, шананың жетегі.

Ескек шалу – ескек есу.

Жағыс – өзеннің, теңіздің жағасындағы қайыққа мінетін қолайлы орын.

Жағу – кемені, қайықты жағаға немесе бір кемеге түйістіре тоқтау.

Жазы – бір өркешті нар түйеге жүк арту үшін жүк түйенің терісін қажамас үшін ішіне қамыс салып жасалған қом.

Жайдақ шана – қанатты шана, қалқанды шана.

Жан ағаш – жалғыз атты арба мен шананың жетегі.

Жантақ – сырықтардан жүк тасымалына арналып құрастырылған құрал.

Жарандық – екі дөңгелекті арба.

Жатақ – қайықтағы адам жататын жер.

Жиек – желкеннің арқаны.

Желкем – 1. Қайық. 2. Қайықтың желкені.

Желгірту – қайықты желкеге қаратып қою.

Жегін әбзелдері – жылқы, түйе, өгіз малына шаруашылық құралдарын жегу үшін қажетті жабдықтардың жиынтық атауы.

Жекперді – бір кісілік қайық.

Жетек – бір атты арбаны, шананы жеккенде, аттың екі жағындағы ағашы.

Жығут – желкенді жинау.

Жылдырғы – сүйреткі, сүйретпе.

Зәкір – теңіз, арнасы терең, ағысы қатты өзендерде ауды тарту үшін бір орынға тоқтағанда қайықты ұстап тұру үшін суға тастайтын ауыр темірден жасалған құрал. Орысшасы якорь.

Зуза – атқа, атан түйеге не болмаса өгізге артылатын әртүрлі жарақат алған, қол-аяғы сынып өздігінен жүруге шамасы жоқ адамдарды ауыл-арасына тасымалдауға, қайтыс болған адамды жерлейтін зиратқа жеткізу үшін қолданатын тасымал құралы.

Ит шана – флягамен су әкелетін кішкене шана.

Канка – шананың табан темірі.

Кашаба – екі кісілік жеңіл шана.

Кашеубай – екі кісілік жеңіл шана.

Кәндік – арба, шана сияқты көліктің қанаты.

Кебеже шана – 1. Шөп таситын жеңіл шана. 2. Бір-екі кісілік жеңіл шана.

Кебеш шана – қанатты жеңіл шана.

Кегей – арба дөңгелегінің күпшек пен табан қимасы аралығындағы тіреме ағаш шабақты

Кеме – су жолдарында жүк және адам тасуға арналған көлік түрі.

Кеме – үлкен қайық. Қайықтың көлемдісін кеме деп атайды.

Кергіш – арбаның оқтығы (жетегі) кигізілетін бақауыздың екі жағын керіп тұратын ағаш.

Керуен – қазақта көлікпенпен жүк тасудың кең таралған жолы.

Көбе – сүйреткі ағаш.

Көлік – жүк тасымалдауға және қатынауға қолданылатын күш пен құралдардан тұратын кешенді ұғым.

Көршік – қайықты басқарушы.

Көлік малы немесе көлік күші – дәстүрлі ортада жүк тасымалына және қатынауға пайдаланылатын малдар (ат, түйе, өгіз, есек).

Көрік – арба дөңгелегінің шентемір ішіндегі ағашы.

Көрін – арба дөңгелегінің иін ағашы, тоғын.

Көтек – қайықтың адам отыратын көлденең тақтайы.

Көтек арба – бір ат жегетін екі дөңгелекті кішігірім арба.

Көттахта – арбаның кейінгі жағына қойылатын тақтай.

Көшер – 1. Дөңгелек ортасындағы шабақтар қондырылатын тесіктері бар жұмыр ағаш, күпшек. 2. Арбаның оқтық ағашы, білік.

Көшкі – кемені тоқтаған жерінде тұрғызу үшін суға түсірілетін шынжырмен бекітілуі темір білік; зәкір.

Көшір – 1. Арба дөңгелегінің білігі. 2. Адам артқан күйме айдаушы.

Кіләбір – қайықтың алдыңғы жағында болатын кішкене желкен.

Кінек – желкеннің арқанын байлайтын ағаш (қайықтың алды, артынан екі жағынан орнатылатын ағаш).

Кіре – сауда жүгін тасуға негізделген кәсіп.

Кіреші – күш көлігімен жүк тасушы адамдар.

Кіржім, **кержім** – түбі жалпақ үлкен қайық.

Күйме, күймелі арба – адам отыруға лайықталған қорап немесе баспана орнатылған арба түрі.

Көк күйме – сәнді етіп жасалған кіріп-шығатын есігі және перде тағылған ашық терезесі бар айрықша сәнді түрі

Күпшек – арба дөңгелегінің білік кигізілген, шабақтар қондырылған тесіктері бар ортаңғы бөлігі

Қабадан қайық – қабаданды суға салып, балық аулайтын қайық. Қабадан қайық көбінесе қара суда, көлдерде қолданылады.

Қада – арбаның төрт бұрышындағы қазығы.

Қадақ – арба дөңгелегінің шабағы.

Қазақ арба – екі дөңгелекті арба.

Қазық – арбаның сатысын, шанағын, қалқанын ұстап тұратын төрт бұрышындағы тіреуіш ағаштар.

Қай ескек – қайықтың кейінгі жағында отырып есу үшін жасалған жалғыз ескек.

Қайық – судажүзуге арналған су көлігінің кең қолданыстағы түрі.

Қайық жүгірту – қайық жалдау, пайда табу.

Қайыққа жүгіру – балықшылыққа жалдану.

Қаламдық–арбаның қазығы.

Қалжуыр – арбаның дөңгелегі қисайып бұзылып қалғанда, соны түзеу үшін байланатын арба.

Қалқайма – 1. Радуан арбаның қанаты.2. Шананың артқы жағына орнатылған тақтай қалқан.

Қалқан – 1. Арбаның сатысы. 2. Шананың қанаты.

Қалқанды арба – шөп таситын жан–жағы сатылы арба.

Қалқанды шана – шөп таситын қалқаны бар шана.

Қамыт – атты арбаға және шанаға жегуге арналған әбзел. Ол иіліп жасалған екі ағаштан құралған қамытағаштан тұрады. Арба мен шананы пайдаланғанда, әсіресе, осындай көлікпен жүк тасыған кезде қамытқа күш түсетіндіктен, ол қатты ағаштан жасалады.

Қанат – 1. Арбаның сатысы. 2. Шананың үстіне орнатылған, артына қарай кеңес түсетін екі жағындағы қалқаны.

Қанатты шана – шөп таситын шана.

Қарама – шананың екі табанын байланыстыратын көлденең салынған ағаш.

Қарбыз қайық – жүк таситын үлкен қайық.

Қарымбау – арбаның жетегі жоғары көтерілуі үшін аттың бауыры арқылы байланған арқан.

Қарындашарба – төрт дөңгелекті жеңіл арба.

Қаспақ – арба дөңгелегінің шеңберін жасау үшінқұрастырылған ағаштар.

Қатеп, кәтеп – нар түйеге жүк арту немесе міну үшін салынатын ағаш әбзел түрі. Нардың өркешінің қырына тимейтіндей етіп орналастыратын бұл

әзбел түйенің жонына түсетін салмақты тепе-тең бөліп тұрады. Сөйтіп, түйенің жүріп-тұруына ешқандай кедергі келтірмейді.

Қауар – жеңіл арба.

Қашауа – жеңіл шана.

Қима – дөңгелектің шен темірі ішіндегі ағаш.

Қодыраң – 1. Желкенмен жүретін кішкене қайық. 2. Ескекпен жүретін кішкене қайық.

Қоқан арба – екі дөңгелекті арба, дөңгелекті үлкен арба.

Қол арба – үй тұрмысында әртүрлі заттарды тасуда қолданылатын, итеріп немесе сүйреп жүруге қолайлы бір адамдық шағын арба түрі. Оның бір, екі, үш, төрт доңғалақты түрлері де кездеседі.

Қолас – желкенсіз жүретін кішкене қайық.

Қоптырма – желкен. Қоптырма қайық.

Қосқайық – байланыстырған екі қайық.

Қос қанатты – сатылы арба. Шөп тасуға ыңғайлы арба түрі.

Қоталақ арба – екі дөңгелекті арба.

Құлақ – қайықтың кіндік ағашы, қайықты бұрып отыратын рульдің сабын бекітетін қада ағаш, кіндік ағаш.

Құлақ бау – арба-шана тәртесін доға тәрізді қамытпен жалғастырып тұратын ілмектенген жалпақ қайыс.

Құлақ кіндік – қайықтың кіндік ағашы. қайықтың құлақ кіндігіне еспе күректі қоя сал.

Құлақ шеге – арбаның дөңгелегін ұстап тұратын, өстің ұшына сұғылған темір.

Құлмыйықты арба – арбаның кішкентай түрі.

Құлық – арба күпшегінің тесігі.

Құрмау қайық – суға құрмау құратын кішкене жеңіл қайық.

Қылшан – қайықтың төсіне салатын жал.

Лау – қызмет бабымен жүрген адамдер мен жолаушыларды тасуға арналған көліктер.

Лейке – 1. Қайықтың ішіндегі суды төгетін ыдыс. Орысша лейка. Лейкеге үш-төрт литр су сияды.

Лүк – қайықтағы кісі пайдаланатын үйшік.

Мажар – 1. Төрт доңғалақты қазақы арба. 2. Ағаш доңғалақты үлкен қалқанды арба.

Матша – қайықтың желкенін көтеретін діңгек.

Маш (мәш) – қайықтың желкенін көтеретін діңгек ағаш. Орысша мачта.

Мәдени қайық – мәдени жұмысқа арналған қайық.

Миот – арбаға жегілген малдың мойнын ағаш қажамас үшін, орайтын шүберек киіз.

Можар арба – сатылы арба. Можар арбаға көбінесе өгіз жегеді.

Мушка – желкеннің арқанын байлағанда ілетін ілмек темір.

Міндәр – ертеде қайық тоқтауға арналған орын.

Міндер – флот жоқ кезде қайыққа мінетін жер, көпір.

Науа арба – жәшікті арба.

Обырық – қайыққа көлденең қағылған адам отыратын тақтай.

Оғлоп – жетек, тәрте.

Оқағаш – арбаның артқы және алдыңғы дөңгелегін байланыстырып тұратын ағаш.

Оқтық – екі атты арба-шананың жетек ағашы. арбаның оқтығы жарылып кетіпті.

Оң жел – қайықтың артынан соғатын жел.

Өре – арбаның қалқаны, қанаты.

Өрел – қайықтың басқару тетігі.Орысша руль сөзі болу керек.

Өремпіл – қайықтың рулін дұрыс бұрып отыру үшін оған кигізілген ағаш, сырық. Өремілдің ұзындығы екі метрдей болады.

Өреше – шананың қалқаны, қанаты.

Пайтон, **пейтан, пейтон арба** – адам мініп жүру үшін жасалған төрт дөңгелекті күймелі арба. Орысша фаэтон.

Паргон, **порген пұрғын арба** – төрт дөңгелекті, қалқанды арбаның бір түрі.

Паром – жүк таситын үсті ашық сүйретпелі су көлігі.

Парыз – желкен. Орысша парус.

Пәндік – қайықтың бұраны.

Пәуеске – төбесі және жан-жағы айналдыра сырланған ағашпен, ішкі жағы мен орындықтарыбылғарымен қапталған төрт дөңгелекті рессоры бар, күйме тәрізді жабық арба.

Плошкут, **пылашкоут** – кеме (ұзындығы 30 м., көлденең 10 м.).

Потбак – үлкен қайықтағы орын (балықшылар жататын я нәрсе қоятын жәй, қуыс).

Пошалка – желкенсіз, кішкене қайық.

Радуан, радбай, ритуан – шөп таситын қалқанды арба.

Реуішке – балық аулайтын үлкен қайық.

Румпіл – кемені бұрып отыратын рульдың сабы.

Сал – су жолымен адамарды, жүктерді тасымалдауға арналған су көлігі.

Сал ағызу – ағаштардың қалқымалығын пайдаланып, оларды көлік құралына тимей тасымалдау. Сал ағызу тізбекті, бөренені жеке-дара ағызу, байланыстыра ағаш ағызу және кememен ағаш тасымалдау болып бөлінеді.

Сал қайық – белгілі бір пунктте адамды, экипажды және жүкті өзен, арна, көл немесе теңіз бұғазынан және т.б. тасымалдауға арналған имарат. Жүзбелі бөліктерден және жағалық құрылғылардан, айлақтар мен кеме-жайлардан тұрады. Қарапайым сал қайық – кәдімгі төсеме сал, жетілдірілген сал қайық – ағаш кеме немесе баржа. Ағын су арқылы тартылған қанаттың, қол тартпаның, жүкшығырдың, атты жетектің және ескек, қада көмегімен қозғалады.

Салы суға кетті – ұнжырғасы, еңсесі түсті, ренжіді.

Сәтек – төрт дөңгелекті арбаның жетегі.

Сербек – шананың қанаты; шөп, жүк таситын екі жағындағы қалқаны.

Серіппе – кемені бағыттаудың негізгі тірегі болып табылады.

Солақ – арба арасының арасындағы ағаш.

Солақ – қайықтың ернеуіне ескек тіреп есу үшін орнатқан бір қарыстай ағаш.

Су кесер – қайықтың маңдайы.

Сумек – қайыққа кірген суды төгетін ыдыс. Сумек үй тұрмысында қолданылады.

Су төгер – қайықтың суын төгетін ыдыс.

Сүзгі қайық – суға сүзгі салатын үлкен қайық.

Сүйретпе, сүйреткі – доңғалақсыз ең көне қарапайым көлік құралы. Сүйретпені ұзын ағаш сырықты үйілген шөмеленің астына сұғындырып, екі ұшына байланған арқанмен мықтап байлап сүйреген.

Сүйреткі – кеме тоқтататын салмақты тілді темір.

Сыздық – қайық тақтайының арасына, жігіне салынатын зат.

Табан – қайықтың астыңғы тақтайы, қайықтың табаны.

Табан ағаш – дөңгелектің шен темірі, иішіндегі имек ағашы.

Табан қыла отыру – қайықты ілгері жылдам жібермей, кейіндете ұстап отыру.

Табан темір – дөңгелектің сыртындағы шен темірі.

Тамаз – қайықтың тұмсығындағы және арасындағы сыналап, қиып салынған ағаш.

Тарантас – жолаушы тасуға арнайы жасалған төрт дөңгелекті арба. Тарантас көбінесе төрт орындықты болып келеді.

Татарба – өзбекі арба.

Таяушы – қайықты қозғап жүргізуші.

Тәжбау – төрт дөңгелекті арбаның алдыңғы екі доңғалағын оңға, солға бұрылуын қамтамасыз ететін, ұзындығы шамамен 1-1,5 құлаштай болатын жетек темірі.

Тәл – 1. Желкенді көтеру үшін жеңілдететін арқан. 2. Қайықтағы бұрыстың сынбауын қамтамасыз етіп тұратын құрал.

Тәрте – арбаның жетек ағашы.

Тәшке – балық таситын бір дөңгелекті арба.

Тегермеш, **тоғым** – дөңгелек (арбаның, комбайнның).

Теңгершік, **тегірмеш** – арбаның дөңгелегі.

Тегершік шені –дөңгелектің шеңбер темірі.

Тиек – желкеннің арқанын бекіту үшін қолданылатын иілген, жалпақ темір.

Тоғын – шаңғарақ дөңгелектің шен темірі ішіндегі ағашы.

Тоқ – арбаның иін ағаш.

Төлкі – дөңгелек қажалмау үшін қойылған жалпақ дөңгелек темір.

Төсағаш – арбаның жастық ағашы.

Трашпенке, **трәшмөңке**, **тірәшмөңке** – жеңіл арба.

Тұғы – дөңгелек.

Түрен – қайықтың алдыңғы жағындағы қуыс, орын.

Түрен – қайықтың балық салатын орны. Орысша трюм сөзі.

Тырашпан – төрт дөңгелекті қорапты арба.

Тірек ағаш – арба қалқанын ұстап тұратын төрт жағындағы қазығы.

Тіс – қайықтың тұмсығына көлденең орнатылатын ағаш.

Ұласпан – қайықты басқарушы адам, қайықтың бастығы.

Ұлтаны – кеменің түп жағы деп аталады.

Ұшан – желкенді қайықтың үлкен түрі.

Үлік – қайықтың қақпағы.

Чабақ – 1. Дөңгелектің күпшегі мен шентемір арасындағы тіреуіш ағаштар. 2. Арқалық, бел ағаштың үстіне салатын ұсақ ағаштар.

Чалка – қайық, кеме байлайтын арқан.

Чанақ – арбаның жіңішке қанаты.

Чербек – үлкен арба.

Чине, шине – сүйреткі, арбаның жабайы, қарапайым түрі.

Шабақ – арқалық үстіне салатын жіңішке ағаштар.

Шақ – арбаның дөңгелегі.

Шақа – 1. Арбаның мұрындық ағашы. 2. Дөңгелектің мұрындық темірі.

Шақша – қайықтың тұмсығындағы тесік.

Шана – дөңгелексіз көлік құралдарының біршама күрделісі.

Шана тарту – шанамен жүк тасу

Шаңғы – итарба, кішкентай балалардың үш аяқты арбасы.

Шатыр – қайықтың, кеменің желкені.

Шегене – шана тәрізді, дөңгелексіз көбінесе жазда есекке тіркеп пішен таситын сүйреткі.

Шелек – күпшек, арба дөңгелегінің күпшегі.

Шептеу – дөңгелекті құрсаулау, дөңгелекке құрсау салу.

Шертешнік – арбаның кіндік темірі. Орысша сердечник.

Ши – арбаның төс ағашының ортасына салынатын кіндік ағаш.

Шлике – арбаға жегерде түйенің мойнына салу үшін брезент, киіз сияқты берік материалдардан арнайы жасалатын әбзел.

Шомақ – түйелі арба, түйелі кіре.

Шүймектемір – дөңгелек темір, қайықтың тулін кигізетін темір. Шүймек темір рульді ұстап тұрады.

Шұжық – қамы тағаштарының астыңғы (ішкі) жағына ішіне сабан, шөп салынып, былғарымен қапталған жұмсақ төсеніш бекітіледі.

Шынтемір, шен – арба дөңгелегінің шені.

Шың – дөңгелектің сыртындағы темір.

Шілия – қамыт тың құлақбауының тұсынан арба-шананы еңістен түскенде аттың аяғына тимеуін, қамыттың аттың басына қарай лықсып сыпырылып кетпеуін қамтамасыз ету үшін тағылады

Ыдыс – 1. Қайық, кеме (балық таситын). 2. Көлік, ат арба.

Ыңыршақ – атты арбаға жеккенде бел көтергіш қайыс өткізетін ершік.

Ырдуан арба, ірдабанды арба – сатылы арба. Кейде пар өгіз жегіледі.

Ыспа – шөп таситын құрал, сүйреткі.