

**Бибигуль БЕЙСЕНБАЙКЫЗЫ**

**Бибигуль Бейсенбайкызы исследует актуальные научные темы по истории Кокшетауского региона, является одним из авторов концепции и научным консультантом республиканской экспедиции «Абылай ханның қара жолы». Автор монографии «Қазақтың қыстаулары» (2017), десяти изданий и более 70 научных статей, опубликованных в региональных, республиканских изданиях, сборниках статей международных научно-практических конференций (2021) и на главном историческом портале Казахстана «QAZAQSTAN TARINY» (2023).**

## **САКРАЛЬНЫЙ ПУТЬ ХАНА АБЫЛАЯ**

**Под понятием «исторический путь» подразумеваются дороги, маршруты, имеющие историческое значение. В статье приводятся редкие сведения по торгово-караванному пути – Хан жолы, Абылайдың қара жолы, связанному с именем знаменитого хана, период правления которого в истории XVIII века известен как эпоха хана Абылая. Казахская степь издревле имела огромный транспортный потенциал, свидетельством чему является исторический путь, соединявший север с югом страны через территорию древних регионов: Кокшетау – Улытау – Туркестан. Этот путь, входивший в число крупнейших дорог Казахстана, сыграл важную роль в установлении дипломатических, торгово-экономических и культурных связей, став дорогой международного значения. В историографии Казахстана данная проблема является актуальной и практически не изучена. Между тем торгово-караванный путь, основанный ханом Абылаем, существует и поныне. В этом убедились члены экспедиции «Абылай ханның қара жолы», состоявшейся в рамках спецпроекта «Сакральная география Казахстана», предтечей которой стало многолетнее изучение этой темы.**

В северной части Казахского мелкосопочника – Сарыарки, огромного по площади природно-географического материка, расположен исторический регион Кокшетау. В XVIII веке Кокшетау становится ханской резиденцией Абылая – одного из наиболее авторитетных государственных и политических деятелей в истории Казахстана и Центральной Азии. Именно в Кокшетау хан Абылай проводит военную мобилизацию объединенных казахских войск всех трех жузов для борьбы с экспансией с востока и добивается полного освобождения и независимости для своего народа [1, с. 91]. Настоящее имя хана – Абылай-Мухаммед Бахадур султан (1711–1781).

Стабилизация внутривнутриполитической жизни Казахского государства способствует дальнейшему развитию международных отношений. После окончания длительной войны с джунгарами и китайской империей Цинь хан Абылай устанавливает дипломатические и торгово-экономические связи с соседними странами – Россией и Китаем. Известно, что для расширения международных отношений хан Абылай вел переговоры с правителем Афганистана Ахмад шахом Дуррани и готовил посольство в Турцию.

«Учреждая торговые связи с соседними странами, хан Абылай выступал прежде всего как миротворец. Именно под его руководством устраивались взаимовыгодные отношения на международной арене. Населенные пункты на границе Казахской степи превращались в центры диалога и сотрудничества. Абылай был инициатором и активным проводником политики развития внутриконтинентальной транзитной торговли. Деятельность хана по развитию взаимодействия Казахстана с другими государствами исходила прежде всего из реалий и потребностей казахского общества» [2, с. 1]. Одну из важных ролей при установлении двусторонних взаимоотношений играли дороги – древние исторические пути.

Источников по *Абылай ханның қара жолы* – Дороге хана Абылая немного. В некоторых из них содержится редкая информация о путях следования, наименования местностей с обозначением топонимов и гидронимов. Локальным источником являются историологические сведения, сохранившиеся в Кокшетауском регионе, из которого и начинался этот караванный путь, связанный с именем Абылая, ведь его главная резиденция – Хан Ордасы находилась в историческом Кокшетау.

До сих пор не определен информационный потенциал центральноазиатских, китайских и даже русских источников, хотя некоторые сведения российского происхождения имеют место. Большую роль в исследовании проблемы сыграли бы данные картографии. Однако из-за проводимой политики российской колонизации часть исконных национальных топонимов не сохранилась, к тому же русские картографы при составлении карт часто ошибались, совершали неточности. Об этом писал в XIX веке исследователь и путешественник И. Слобцов, побывавший в Кокшетауском крае в 1878 году.

Итак, собственно под понятием «дорога» подразумевается полоса земли, предназначенная для передвижения, – путь сообщения, следования. Как известно, первые в мире дороги появились вместе с культурным развитием человечества. В древнюю и средневековую эпоху знаменитый Великий Шелковый путь – *Ұлы Жібек жолы* являлся трансконтинентальной магистралью, соединявшей мировые культуры Востока и Запада. Именно поэтому Казахскую степь издревле называли историческими воротами народов на территории Евразии.

Также в средневековых источниках, касающихся дорог, территория Великой степи упоминается, когда речь идет о мировой империи Чингисхана и Улуса Жошы, с их развитой и разветвленной сетью почтовых сообщений, равных которой по скорости передачи информации в мире в то время не было. Кстати, «ямскую гоньбу русские переняли у чингизидов, когда находились в зависимости от тюрко-монгольской империи *Ұлық Ұлұс* – Золотой Орды. Уже в те далекие времена земли кочевников были испещрены вдоль и поперек различными караванными тропами, торговыми, военными и исследовательскими маршрутами. Бескрайние и преимущественно ровные казахские степи уже в те времена имели огромный транспортный потенциал. Казахстан издревле был перекрестком разных культур и народов, местом, где пересекались цивилизации Запада и Востока, Севера и Юга» [3, с. 7].

В XVIII веке, в эпоху хана Абылая, исторической дорогой, соединявшей север Казахского ханства с югом, стал караванный путь, названный в народе в честь основателя: *Абылай ханның қара жолы*, *Хан жолы*, что в переводе с казахского означает: «Сакральный путь Абылая», «Ханская дорога Абылая». Касательно же семантики, в данном случае под цветообозначением «қара» подразумевался не прямой, а переносный смысл, так как черный цвет у казахов,

по мнению исследователей, «полисемантический, имеет огромное количество символических значений, в том числе и понятие сакральности, священности». Таким образом, семантика вышеназванного понятия символизировала сакральный путь.

### Ханская дорога Абылая в трудах ученых

Торгово-караванный путь, основанный ханом Абылаем, функционировал и в XIX веке. *Абылайдың қара жолы* входил в число крупнейших и главнейших дорог на территории Казахстана, наряду с Ногайской дорогой на Западе, караванной дорогой Оренбург – Бухара и другими. В тот период насчитывалось 12 крупнейших торгово-караванных путей, в их числе – Ханская дорога Абылая. Об этом сообщается в труде ученого и путешественника А. Левшина (1797–1879) «Описание киргиз-казачьих, или киргиз-кайсацких орд и степей». Однако, перечисляя местности на пути караванной дороги Абылай хана, А. Левшин ошибочно называет горы Кокше – «Кочкой»... Следует сказать, что неточности, так же как и опечатки, часто встречаются в научно-популярных изданиях того времени. Предвидя подобное, ученый в своем предисловии писал о своей надежде на то, «что весь его труд будет не бесполезен, и читатели простят его недостаток из уважения к новости предмета», то есть исследуемого объекта, и в данном случае истории казахского народа [4, с. 13].

В труде же Ф. Назарова «Записки о некоторых народах и землях Средней части Азии», бывшего переводчика Сибирского корпуса, проезжавшего в 1813–1814 годах по караванному пути Хан жолы, Кокшетауские горы названы правильно – Кокше, Кокшетау. Данный труд был опубликован в 1821 году в Петербурге, а также спустя 50 лет в так называемом «Туркестанском сборнике» 1871 года издания. Известно, что маршрут Ф. Назарова пролегал из Омска через Кызылжар, Кокшетау, Акмолу, далее в Улытау, под которым мы подразумеваем регион, пустыню Бетпак-Дала, затем в южном направлении в Созак, и конечным пунктом был древний город Коканд. Обратное российское посольство, отправленное в центральноазиатскую страну, двигалось уже в северном направлении: Туркестан – Бетпак-Дала – Улытау – Акмола – Кокшетауский регион и далее к казахско-русской границе. Следует сказать, что труд Ф. Назарова и на сегодняшний день остается одним из актуальных источников по рассматриваемой проблеме.

По сведениям известного ученого А. Маргулана, «статус “Ханской дороги” этот караванный путь получил после того, как по нему проезжал со своей дружиной казахский хан Абылай». Исследователь С. Ахинжанов отмечал, что через восточную часть пустыни Бетпак-Дала в середине XVIII века проходили несколько караванных дорог, в том числе и Ханская дорога Абылая [5, с. 3].

По другим источникам, данный караванный путь назывался в народе почтово-торговым трактом – *Абылайдың даңғыл жолы*. Об этом писал в монографии «Абылай хан. Современники и наследники» профессор истории К. Абуев. Известно, что в окрестностях Кокшетау в XVIII веке хан Абылай построил заводские мастерские с цехами для обработки металла, изготовления железных подков для лошадей и т. д. Здесь занимались земледелием, действовали различные промыслы, в том числе и рыболовные в богатых рыбой Кокшетауских озерах [6, с. 160]. Самое крупнейшее из этих озер называлось *Көкшетаудың Шалқары*. На карте же конца XIX века оно встречается под названием *Көкшетаудың теңізі*, что в переводе с казахского означает «Кокшетауское море». Ныне озеро именуется ничем ни примечательным гидро-

нимом – Большое Чебачье. В рассматриваемый период озеро *Көкшетаудың Шалқары*, в состав которого входили озера Майбалык и Малое Чебачье, со всех сторон омывало Кокшетауские горы. В настоящее время часть пролива высохла, но тем не менее, в перспективе необходимо восстановить исконное название озера – *Көкшетаудың Шалқары*. Проблема национальных топонимов и гидронимов до сих пор остается актуальной в Казахстане.

К примеру, о ключевых точках торговых коммуникаций могут свидетельствовать именно данные национальной топонимии. Описывая Уанаскую (что в переводе с казахского означает «успокоение») и Жетыкынырскую дороги, А. Маргулан в качестве одной из ключевых точек упоминает переправу Тасөткел на реке Шу. Слово «*өткел*» буквально означает «переправа через реку или брод». Одно из ответвлений Уанаского караванного пути проходило через Караоткель, на реке Есиль, что в пяти километрах от нынешней столицы Астаны. В юго-западном направлении находился средневековый город Бозок. Через вышеназванный Тасөткель на реке Сарысу проходил Сарысуыйский караванный путь [7, с. 5].

По мнению исследователей, долго существовавшие рационально проложенные древние пути являются отдельными участками дорог, служащими и в настоящее время. В 2007 году в районе Биржан сал в ходе историко-этнографической экспедиции сотрудникам Акмолинского областного историко-краеведческого музея г. Кокшетау информаторы из аула «Сәуле» также рассказали о проходящей вблизи древней дороге, которая в народе называлась *Абылайдың қара жолы*. К востоку от вышеназванной местности со времен Абылая находится некрополь воинов-батыров – «Сарбаздар қорымы». Сама же трасса *Хан жолы* на этом пути проходила в юго-восточном направлении.

Как отмечалось выше, слово «*қара*», то есть «черный», у казахов является полисемантическим, с огромным количеством символов, в том числе и с сакральным смыслом. С философской же точки зрения под бесконечной дорогой образно подразумевается жизненный путь человека...

Следует сказать, важными пунктами назначения на *Абылай ханның қара жолы* являлись этнородовые аулы – *қыстау*. Об этом также сообщается в исследовании Ф. Назарова. По этому поводу говорится, что расположенные вблизи Кокшетауских озер казахские аулы *қыстау* (в частности, в административных волостях Атығай, Сыбан-Керей) производят обмен проходящих по Ханской дороге лошадей, верблюдов и др. Как видим, благодаря торгово-караванной дороге, построенной ханом Абылаем, жители местных *қыстау* имели дополнительный источник дохода. Таким образом, мы можем говорить о том, что традиционные аулы *қыстау* являлись значимыми населенными пунктами, где производился обмен транспортных средств, следовавших по торговому пути *Хан жолы* [9, с. 100–101].

Немаловажным фактором являлось то, что «для успешного движения караванов необходимо было также наличие в местах ночевки и дневных постоянных источников пресной, или, по крайней мере, пригодной для питья воды и достаточно богатых пастбищ для большого количества вьючных животных. Причем расстояние между такими местами не должно было превышать одного дневного перехода (не более 60 км, но обычно около 25 км). Относительная неизменность этих факторов во времени позволяет предполагать, что некоторые из караванных путей, проходящих через центрально-евразийские степи и подробно описанных в трудах русских путешественников и исследователей XVIII–XIX веков, функционировали и в далеком прошлом... Упоминаемый Тамим ибн Бахром (начало IX века) путь к кимакам пролегал,

согласно С. Ахинжанову, через восточную часть Бетпак-Далы, где в середине XVIII века проходили несколько караванных дорог, в том числе и знаменитая Ханжол – Ханская дорога Абылая. Она соединяла оазисы долины Чу и Талас с городами Западной Сибири, а позднее с Акмолой (ныне Астана), Атбасаром и Петропавловском» [10, с. 187].

Приведем следующий интересный факт: «...торгово-караванная трасса Абылайдың қара жолы имела несколько ответвлений. Одно из них вело из главной ставки хана Абылая собственно в Кокшетауский край. Огромное хозяйство, принадлежащее хану, тесно было связано с рынком, особенно с ярмарочной торговлей, и в основном, меновой. На крупнейшие в регионе Кызылжарскую (Петропавловскую), а также Оренбургскую и Орскую ярмарки хан поставлял десятки тысяч голов овец и лошадей. Чтобы избежать потерь и хищения скота при перегонах с кокшетауских пастбищ к месту торгова, хан владел собственными скотопрогонными трассами. Одна из них из окрестностей Кокшетауских гор, или исторического Кокшетау, проходила через земли современных Тайыншинского, Аккаинского и Кызылжарского районов СКО, первый из которых относится к Кокшетаускому историко-географическому региону. По всему пути перегона предусматривались водопой, сохранение хорошего травостоя и надежная охрана» [11, с. 120]. Именно этот вышеназванный путь мы можем рассматривать в качестве Кокшетауского или северного ответвления *Абылайдың қара жолы*. По некоторым данным, по этому отрезку трассы Ханской дороги Абылая на петропавловскую бойню перегонялось ежегодно до миллиона голов крупного и мелкого рогатого скота со всей Степи.

### **Ханская дорога в «Записках...» Ф. Назарова**

Более подробно это ответвление представлено в исследовательском труде Ф. Назарова «Записки о некоторых народах и землях Средней части Азии». С его слов, выехавшая в 1813 году из Омска посольская делегация, с огромным караваном из сотни верблюдов, целый день двигалась по дороге, называемой Абылай Ханскою. Данная дорога на том отрезке пути проходила через лес к реке Есиль (Ишим), до урочища Каратумар, где встречалось большое количество расставленных казахских юрт, с «великим множеством пасущихся стад». Следующий день их пути также продолжался по дороге через леса, к урочищу Коктерек, оттуда на Сарыагаш, к реке Шагалалы (Чаглинка), изобилующей рыбой [12, с. 9]. По берегам этой реки, протекающей в Кокшетауском крае, расположилось огромное количество казахских административных волостей под управлением хана Уали. Хан Среднего жуза, старший сын Абылай хана от второй супруги Сайман-ханым – Уали (1738–1821), с молодых лет предводительствовал над воинами аргынских родов из Кокшетау. По поручению хана Абылая вел дипломатические переговоры с послами. Территория Среднего жуза Казахского ханства пролегла от границ Кокшетауского региона до Шынгыстау. Резиденция – *Хан ордасы*, доставшаяся в наследство от отца – хана Абылая, находилась в историческом Кокшетау, летняя же ставка – в Сырымбете, где впоследствии был построен комплекс-кыстау для ханши Айганым [13, с. 7]. Здесь ныне располагается Сырымбетский историко-этнографический музей имени Шокана Уалиханова (1835–1865), выдающегося казахского ученого, правнука хана Абылая.

Далее в Кокшетауской степи по Ханской дороге Абылая возникает великолепный степной пейзаж, описанный путешественником: «...Мы видели рас-

ставленные по реке подвижные юрты, сделанные из войлока; у богатых внутри украшены шелковыми материями, на стенах висело оружие и конская сбруя; перед юртами стояли оседланные лошади. Казахи, расположившись беспечно, рассказывали друг другу о временах давно прошедших; некоторые, лежа уединенно на зеленеющих пригорках и играя песни на сыбызгы, инструменте наподобие флейты, пасли стада; а женщины выделывали кожи, ткали и валяли войлоки». Вечером на берегу реки Шагалалы начались национальные спортивные игры: *қазақ күресі, садақ ату* и многие другие. Здесь же звучала традиционная казахская музыка, исполняемая на домбре и кобызе, а молодые девушки, устроившись у кереге юрты и приподняв края войлока, сопровождали эту музыку пением. Впечатленные увиденным, простившись с жителями, путники двинулись дальше по земле Кокшетау, к урочищу Шубарайыр, «покрытому по сторонам высоким лесом, годным к строению. Во всех местах земля весьма удобна к хлебопашеству, с большими санными покосами при озерах; сюда ходят казахи на ловлю волков, лисиц и барсуков и добывают соль из находящихся в окружении небольших соленых озер, называемых Жамантуз (Ямантуз). Они охотятся за зверями на лошадях, с собаками и обученным беркутом – орлом. Беркутов здесь настолько дорого ценят, что за одного отдают по несколько лошадей и даже пленных калмыков» [14, с. 10, 11].

На пути к Кокшетауским горам Ф. Назаров упоминает урочище Мшак-Камыш – название, сокращенное, по-видимому, от словосочетания «Мшақат-Қамыс». Первое слово в переводе с казахского означает хлопоты, суету, второе же слово – камыш, камышовый тростник, которого в данной местности было настолько много, что представлял проблему в хозяйстве ближайших аулов – қыстау, отразившуюся и в топониме местности. Другое урочище – Теттембет-Карасу, искаженное от наименования «Тәттімбет Қарасу», связанного, по всей видимости, с именем личности, известной в этих краях. Кстати, до настоящего времени гидронимы *Тәттімбет* и *Қарасу* сохранились на территории Кокшетауского края, также как и гидроним *Ащы Қарасу* – это река, протекающая к востоку от Шагалалы и впадающая в озеро Калыбек. Вышеназванное же озеро Жамантуз расположено северо-западнее. В первой трети XIX века в окрестностях Кокшетау встречались такие аналогичные топонимы, как *Қарақамыс, Нағанқамыс, Оралқамыс* и другие [15, с. 173].

Виднеющиеся вдали Кокшетауские горы произвели на путешественников неимоверное впечатление. «Высокие хребты гор, прилегающие к горе Кокшетау, пересекают дорогу; мы шли беспрестанно каменистыми местами, затруднявшими на каждом шагу путь наш», – писал Филипп Назаров, движущийся в составе посольского каравана по *Абылайдың қара жолы*. Еще в пути, напротив урочища Шакмаштау, «за три дня езды, синелась вдали» крупнейшей величины гора Кокшетау, скрывающая в облаках свои вершины. Приблизившись к Кокшетауским горам, путешественники были поражены обилием бегущих из нее стремительных ключей, которые, разбиваясь о скалы, впадали в большое озеро, из которого вытекала река Жанасу, пересекающая караванную дорогу. Как известно, природные ключи образуют целый каскад водопада, представляющего собой великолепное зрелище. Далее путешественник пишет о том, что несколько десятков лет тому назад, точнее, в эпоху хана Абылая, у Кокшетауских гор добывались медные и свинцовые руды, свидетельством чего являются образовавшиеся от добычи глубокие впадины. Сам же хан Уали в это время находился вблизи Атыгайской волости на территории Кокшетауского края. Вот доказательство того, что административно-территориальная система издревле существовала на территории Казахстана.

«Кокшетауский регион является уникальным природным краем. Недра Кокшетауской возвышенности богаты полезными ископаемыми, в числе которых залежи меди и олова. Почти на всех месторождениях меди, по свидетельству геологов, имеются следы древних работ. Следы медеплавильного производства в Кокшетауском горно-металлургическом центре были зафиксированы на многих древних поселениях» [16, с. 47]. Свидетельством тому являются вышеприведенные данные. Однако месторождения меди, так же как и золотодобывающей промышленности на территории Кокшетау, во времена хана Абылая держались в строжайшей тайне. Об этом также упоминает в статье «Көкше өңірі: география және тарих» профессор истории Ж. Артыкбаев.

Далее международный караван по Ханской дороге Абылая двигался к востоку от Кокшетауских гор. Здесь упоминаются такие топонимы, как Карабатыр, Жыланды, Торайгыр, Домбыралы. «Оттуда мы пошли по тракту к урочищу Кучаку, где встретились со Средней ордой Тортаульской волости». Здесь караван остановился на два дня, чтобы поменять уставших верблюдов и запастись продовольствием. Чтобы не сбиться с *Хан жолы*, путешественники заранее удостоверились о местопребывании султана Кудайменды, который приходил султан троюродным братом хану Абылаю. В описываемый период Кудайменды султан находился за рекой Есиль, у реки Нуры, в урочище Акмола. На данном отрезке пути караван сопровождал 16-летний сын Коныркулжа Кудаймендин, будущий старший султан Акмолинского внешнего округа. Здесь купцы обычно производили обмен верблюдов и лошадей и двигались дальше [17, с. 18, 25].

*Абылай ханның қара жолы* продолжался близ реки Козыкош, впадающей из Нуры в Есиль, затем, как сообщает Филипп Назаров, у «древней пирамиды Бутагай». На месте древнего городища Ботагай (в других источниках Бутагай, Бытыгай) основатель казахстанской археологической школы Алькей Маргулан «локализует таинственный город Agsxint – Акша-Кент, отмеченный на средневековых итальянских картах, в частности, на карте братьев Пицигани, а также на Каталонском атласе – карте мира XIV века. На Каталонской карте этот город показан как торговый центр на караванных путях из Сарайшыка в Алмалык, через Торгайские степи и Сарысу (Маргулан, 1950) [18, с. 271]. Об этом свидетельствуют обнаруженные руины караван-сарая на правом берегу реки Нуры.

Маршрут *Хан жолы* далее пролегал в южном направлении. Здесь в XIX веке, близ реки Сарысу, из волости Каракесек казахи вывозили на Тракт Абылай хана выработанный свинец, добываемый в близлежащих горах, и продавали его купцам проходящих караванов. По-видимому, традиция эта существовала с давних времен. При приближении к югу здесь встречаются следующие топонимы, оронимы и гидронимы: Жетыкөныр, Куланетмес, Кокшетуз, Уанас, Шу, Алшын, Конырат, Тама, Каратау, Арыстантау, Шолакашу, Уйсын-Сыргалы, Буралтай, Туркестан, Созак, Шымкент, Арыс, Коканд и другие [19, с. 28, 33].

В историологии касательно рассматриваемой темы имеет место быть еще одна версия. Торгово-караванная трасса *Абылай жолы* – Дорога Абылая известна с середины XVIII века в Казахстане благодаря Абылай хану. В 1756 году киргизские манапы Сауыр, Есенгул, Атекежарык, совершив нападение на казахские аулы Ор и Жетысу, разграбили их имущество и скот. Этот инцидент послужил поводом для совершения ответных набегов на алатауских киргизов. Воинские отряды Абылай хана двигались через Кокшетау, Есиль, Нуру, Сарысу, Шу, Талас. В 1773–1775 годах, совершая нападения на Ташкентский край, хан селил там и в крепости Шымкента своих подданных. В эти походы он отправлялся через те же населенные пункты, что и в 1756 году. Этот путь получил название *Абылай жолы*, в народе же иногда называли *Шаңды*

жол [20, с. 1]. Таким образом, данную дорогу мы можем рассматривать не только как караванную, но и как дорогу оборонного, военного значения.

Что интересно, если в начале XIX века торгово-караванная трасса существовала под названием *Абылайдың қара жолы*, *Хан жолы*, то есть Ханская дорога Абылая, то в конце века, и в частности в 1890-х годах, эта трасса в южной части уже имела дополнительное ответвление. Дорога из Кызылжара (Петропавловска) через Кокшетауские степи и Акмолу в Туркестан считалась первой, и вторая, почти по аналогичному пути, направлялась в Ташкент. Вышеназванная дорога из Кокшетауского края в Туркестан практически проходила по маршруту древней Дороги Абылай хана. С августа по март караваны шли несколько западнее, вдоль Кокшетауских гор. «Преобладающий грунт дорог был песчано-глинистым, изредка встречался каменистый. Кроме Торайгырского перевала, спусков и подъемов затруднительных не было. Переправы через реки облегчались удобными бродами» [21, с. 104]. В конце XIX – начале XX века привезенный из Кызылжара на телегах товар в Акмоле перегружался на верблюдов. Далее купцы приобретали всё самое необходимое на акмолинском базаре и, доверившись караванбаши, отправлялись на юг, в Туркестан. По пути, караваны останавливались в казахских этнородовых аулах – *қыстау*, которые являлись важными пунктами назначения, где производился обмен транспортных средств.

На рубеже прошлых веков существовали также степные тракты, проходившие из Омска в Кокшетау, Акмолу и дальше в сторону Баянаула, а также почтовый тракт, который, по сути, проходил по Ханской дороге Абылая, через территорию Кокшетауского региона. Поэтому в некоторых источниках этот караванный путь именуется почтово-торговым трактом *Абылай ханның даңғыл жолы*, то есть «ровная, проторенная, широкая дорога», а в современном понимании – проспект, трасса, магистраль...

Что касается современной трассы, бывшей в свое время северным ответвлением исторического пути, то знаменитый туристический бренд региона сосредоточен в районе Кокшетауских гор, поэтому и зону отдыха международного значения, и трассу, ведущую к горам Кокшетау, следовало бы называть не Щучинско-Боровской, а Кокшетауской, Кокше-Бурабайской, что наиболее точно соответствует действительности.

### **Хан жолы как часть культурного наследия**

Таким образом, восстановление древних караванных путей является очень сложной задачей. «Исторические пути и дороги должны рассматриваться как особый тип историко-культурной территории. С другой стороны, исторические дороги могут быть выделены и как общекультурное свидетельство общечеловеческих связей, как своеобразные пути межкультурного обмена. Они могут не иметь четкой документально подтвержденной трассы, а зачастую просматриваться именно в общем направлении международного и межгосударственного обмена, проявляясь только на отдельных своих участках сохранившимися недвижимыми памятниками. Феномен исторических путей и дорог следует рассматривать именно как пространственный объект. Дороги имеют не только большую протяженность, но и обладают достаточной “глубиной”, вовлекая в хозяйственный и культурный оборот довольно обширную территорию, расположенную вдоль собственно пути сообщения» [23, с. 98].

Несомненно, древние дороги необходимо рассматривать в качестве элемента культурного наследия народа. «На территории Казахстана одним



из таких объектов культурного достояния является исторический путь “Хан жолы”, “Абылайдың қара жолы”. Этот караванный путь, соединявший север с югом страны, начинался с Кокшетауского региона, центра сосредоточения ханской резиденции Абылая, и имел систему разветвленных дорог, вдоль которых в одном направлении располагались казахские поселения – кыстау, старинные мазары, в другом – средневековые города с архитектурными памятниками» [24, с. 205]. Став дорогой государственного значения, этот древний караванный путь способствовал развитию торгово-экономических, культурно-исторических связей между народами и продолжал действовать на протяжении длительного времени.

Историческим фактом является то, что торгово-караванный путь, основанный ханом Абылаем, существует и поныне. В этом убедились члены экспедиции «Абылай ханның қара жолы», состоявшейся в 2018–2020 годах по маршруту Кызылжар – Кокшетау – Акмола – Улытау – Туркестан. На основе источниковедческого материала по исследованиям древних караванных путей Бетпак-Далы использовались топографические карты из частной коллекции М. Набиева, Г. Табулдина, в общей сложности более 20 карт Омского Военно-Топографического отдела второй половины XIX века, методом масштабирования и сшивания 10-верстных карт воссоздан караванный путь, далее именуемый *Абылай ханның қара жолы*, *Хан жолы*, в русских источниках XVIII–XIX веков – Абылай-Ханская дорога [25, с. 3].

Крупномасштабное мероприятие, посвященное историческому пути хана Абылая, имело широкий резонанс в республике. Экспедиция, стартовавшая из Кокшетау, состоялась при поддержке акима Акмолинской области Ермека Маржикпаева. Основанием послужил спецпроект «Сакральная география Казахстана» в рамках подпрограммы «Рухани қазына», нацеленной на формирование исторического сознания в русле единой модели модернизации общественного сознания. Основой национальной идентичности во все времена являлась родная земля – *Туған жер*, которая формировала вокруг себя традиции и культуру всех этносов, проживающих на ней. Сакральная география объединяет систему историко-географических знаний об особо почитаемых объектах природного, культурного и исторического значения. Духовное развитие человека основывается на его связях с родной землей, культурой и историей. Основной целью экспедиции «Абылай ханның қара жолы» явилось изучение и популяризация национального достояния и сакральных мест для укрепления исторического сознания, проведение научных исследований, систематизация и картографирование объектов по караванному пути XVIII века, связанного с личностью одного из наиболее авторитетных государственных и политических деятелей в истории Казахстана и Центральной Азии XVIII века – хана Абылая.

Долгосрочный проект, реализация которого продолжается и в настоящее время, имеет воспитательное и прагматическое значение. Практическая значимость заключается в научной систематизации и картографировании сакральных мест, памятников истории, воплощенных в объектах этнокультурного ландшафта Казахстана, неотъемлемой частью которых является исторический путь *Хан жолы*.

## Литература

1. Бейсенбайкызы Б. Историческому Кокшетау – историческую справедливость // Мысль. 2014. № 7. С. 91.
2. Прохоров И. Дорогой хана Абылая // Казахстанская правда. 23.10.2018.

3. Чердабаев Т. Истории дорог – дороги истории // С. Эналеев /pricom.kz/ obshh/ 2014.
4. Левшин А. Описание киргиз-казахских, или киргиз-кайсацких орд и степей. Алматы, 2009.
5. Табулдин Г., Бейсенбайқызы Б., Ыдырысулы М. Научная концепция экспедиции «Абылай ханның қара жолы»: Кокшетау – Улытау – Түркестан. Кокшетау, 2018.
6. Абуев К. Абылай хан. Современники и наследники. Кокшетау, 2013. С. 160.
7. Табулдин Г., Бейсенбайқызы Б., Ыдырысулы М. Научная концепция экспедиции «Абылай ханның қара жолы»: Кокшетау – Улытау – Түркестан. Кокшетау, 2018.
8. Амирулы Д. «Сәулеле» бастау алған сәулелі тарих жолы // Абылай ханның қара жолы. Сборник статей. Составитель: М. Ыдырысулы. Кокшетау, 2020. С. 204.
9. Бейсенбайқызы Б. Қазақтың қыстаулары. Кокшетау, 2017. С. 100, 101.
10. Таиров А. Источники реконструкции древних караванных путей в степях Центральной Евразии // Абылай ханның қара жолы. Сборник статей. Составитель и руководитель экспедиции М. Ыдырысулы. Кокшетау, 2020. С. 187.
11. Энциклопедия «Северо-Казахстанская область». С. Пресняков. Алматы, 2004.
12. Назаров Ф. Записки о некоторых народах и землях Средней части Азии. Из «Туркестанского сборника» 1871 года издания. Приложение к концепции. Кокшетау, 2018.
13. Бейсенбайқызы Б. Исторические объекты для включения в Карту сакральной географии Акмолинской области республиканского и местного значения. Кокшетау, 2017.
14. Назаров Ф. Записки о некоторых народах и землях Средней части Азии. Из «Туркестанского сборника» 1871 года издания. Приложение к концепции. Кокшетау, 2018.
15. Словцов И. Путевые записки, введенные во время поездки в Кокшетауский уезд в 1878 году. С.-П., 1897. С. 173. Фонды областного музея Кокшетау, 2023.
16. Сакральный ландшафт Сарыарки. Коллективная монография. Нур-Султан – Рим, 2020. С. 47.
17. Назаров Ф. Записки о некоторых народах и землях Средней части Азии. Из «Туркестанского сборника» 1871 года издания. Приложение к концепции. Кокшетау, 2018.
18. Сакенов С., Кукушкин А., Бурбаева С., Букешова Г., Рахманкулов Е. Исследование средневекового производственного цеха на городище Бытыгай // Теория и практика археологических исследований. 2021. № 4. С. 271.
19. Назаров Ф. Записки о некоторых народах и землях Средней части Азии. Из «Туркестанского сборника» 1871 года издания. Приложение к концепции. Кокшетау, 2018.
20. Казахстан. Национальная энциклопедия. Алматы, 2004.
21. Памятная книжка Акмолинской области. Омск, 1887 год. Фонды АОИМК, 2023.
22. Бейсенбайқызы Б. Көкшетау. Сұлулықпен ұштасқан өркениет өрісі. Кокшетау, 2014. С. 35.
23. Шульгин П., Штеле О. Исторические пути и дороги как объект наследия // Наследие и современность. 2018. №1 (2). С. 98.
24. Бейсенбайқызы Б. Қазақтың қыстаулары. Кокшетау, 2017. С. 205.
25. Табулдин Г., Бейсенбайқызы Б., Ыдырысулы М. Научная концепция экспедиции «Абылай ханның қара жолы»: Кокшетау – Улытау – Түркестан. Кокшетау, 2018.

