

МАРКАЗИЙ ОСИЁНИ ЗАБТ ЭТГАН ҚЎҚОН АРАВА

Наманган вилояти тарихи ва маданияти давлат музейи илмий ходими:

3. Мамадалиева

Маълумки, дунё халқларининг кундалик ҳаётида араванинг аҳамияти беқиёс катта бўлган. Автомобил ва бошқа транспорт воситалари яратилгунга қадар арава асосий транспорт воситаси ҳисобланган.

Археологик маълумотларга кўра, Ўрта Осиёда икки ва тўрт ғилдиракли аравалар эрамиздан олдинги уч мингинчи йиллардаёқ пайдо бўлган. Араванинг илк намуналари милоддан аввалги уч минг йиллик охирига тўғри келади. Евросиё ва шимолий Африка ҳудудларидан арава тасвирлари кўплаб топилган. Жанговар аравалар қадимги Шарқ давлатлари—Бобил, Хитой, Ҳиндистон ва бошқа мамлакат қўшинларида бўлган.

Қадимги ҳинд қаҳрамонлик эпоси “Маҳабхарата” (милоддан аввалги 10–8 асрлар)да баён қилинишича, Шимол ва Жанубий Ҳиндистон халқлари иштирок этган буюк жангда жанговар араваларда жанг қилинган.

Искандар Зулқарнайн ҳам ўз юришларида аравадан кенг фойдаланган. Мисрликлар икки ғилдиракли бир кишилик араваларда урушишган. |

Ўзбекистон ҳудудидан сополдан ишланган тўрт ғилдиракли (Олтинтепа қадимги шаҳар харобаси, милоддан аввалги тўрт минг йиллик, иккиминг йилликлар), қуйма олтиндан мўжаз ишланган икки ғилдиракли (Амударё хазинаси, милоддан аввалги 4-2 асрлар) аравалар топилган.

Афросиёб деворий расмларида жанговар арава тасвирланган, “Бобурнома”да ёзилишича, урушларда аравадан муҳофаа воситаси сифатида фойдаланилган.





Хусусан, XIX аср 20–йилларида Бухорода бўлган Е.К.Мейендорф “Қўқонлик савдогарлар Бухорога ўз молларини аравада келтирадилар”, – деб ёзган эди.

Ғилдиракли транспорт сифатида анча оммалашган икки ғилдиракли Қўқон аравадан асосан юк ташиш учун фойдаланилган. Бундай аравада аравакаш отнинг яғринида ўтирган ва отни калта юган билан бошқарган. Арава учта асосий қисмдан: ғилдирак, ўқ ва платформадан иборат бўлган. Ярим доиралар, гупчак, кегайларданташкил топган ғилдиракни йиғиш саррождан анча масъулият талаб этган. Шоти етти ёки саккизта узун тахта билан бирлаштирилган, ўртасига тол новдасидан тўқилган платформа ўрнатилган. XIX аср охири – XX аср бошларига келиб тўқима платформа ўрнига кўпинча тахта платформадан фойдаланилган. Бу платформага ўтирган ҳолда саккиз киши жойлашиши мумкин бўлган. Ғилдирагининг баландлиги 1,75 метрдан 2 метргача етган. Қўқон арава асосан Фарғона водийси ва Тошкентда кенг тарқалган.

Ўзбекистонда араванинг икки тури – нисбатан қадимийроқ Хоразм ёки Қашқар арава ва Қўқон арава кенг тарқалган. Уларнинг ҳар бири тузилиши, кўринишига кўра фарқланади.

Ғилдираклар дастлаб жанг араваларида қўлланилди. Юк ва одам ташишга мўлжалланган арава эса, кейинроқ вужудга келди. “Ароба” атамаси араб тилидаги “аъроб” – яъни, кўчиб юрувчи, ҳаракатланувчи сўзидан олинган бўлиб, ўзбекча талаффузда «арава» шаклига келиб қолган.

Қўқон арава деярли бутун Марказий Осиёга тарқалди ва машҳур бўлди. Унинг бошқа маҳаллий аравалардан фарқи – ғилдирагининг катталигида.

Қўқон араванинг тезлиги бошқа маҳаллий аравалар тезлигидан бир ярим баробар ортиқ бўлган, мувозанат сақлаш қобилияти кучлироқ, йўлнинг қалтис жойларида ағанаб кетмайди, ўтмишда кўчаларни жуда кўп ариқлар кесиб ўтган.



Қўқон арава одам сакраб ўта оладиган кўприксиз ариқлардан ўтиб кетиш имкониятига эга бўлган.

Қўқонда ер ости сувлари ер сатҳига яқин бўлганлиги учун куз, қиш, баҳорда ёғин–сочин ерга яхши сингмай, кўчаларда лойгарчилик узок давом этган. Қўқон арава лойга ботиб қолмаган. Ботиб қолган тақдирда ҳам уни лойдан чиқариб олиш осон бўлган, дарёларнинг кечув жойларидан осонроқ ўтган.

Ғилдирак катта бўлгани учун араванинг баландлиги ҳам шунга яраша бўлган ва сув унинг шотисини кўммаган, бинобарин, юк ва одам дарёдан хўл бўлмай ўта олган.

Қўқон араванинг вужудга келиши узок йиллик ҳаётий ва амалий тажриба маҳсулидир, яъни асрлар мобайнида шаклланиб, такомиллашиб келган. У ўз номини узил–кесил XVIII асрнинг биринчи ярмида, Қўқон хонлигининг илк йилларида олди.

Қўқон хонлиги тарихига оид «Авзал–ут таворих» асарининг Қозон шаҳрида сақланаётган қўлёзма нусхасида келтирилишича, Шохруҳбийнинг ўғли Абдурахимбий (хонлик даври 1721–1733 йиллар) Самарқанд юришидан бир йил олдин хўқандлик аравасоз усталарни тўплаб, ўғруқ (уруш ҳолатларида хазина, зарурий юклар, озиқ–овқат ва қурол–аслаҳа захираларини олиб, асосий қўшиндан кейинроқда юрадиган махсус карвон (русча «обоз») учун тезюар, бақувват, йўлсиз жойларда ҳам юра оладиган аравалар ясаб беришни сўраган. Уста Муҳиддин уста Баҳриддин ўғли бошлиқ аравасозлар бир йиллик тажриба, изланиш пировардида катта ғилдиракли аравалар тайёрлаган. Бу пайтгача ҳам ғилдираклар аста–секин катталашиб келаётган эди.

XX асрнинг биринчи чораги охиригача аравага металл ишлатилмаган. Шу туфайли у дарёда сузиш имкониятига ҳам эга бўлган. 1904–1906 йилларда Фарғона водийсини ҳар тарафлама ўрганган рус олими А.Ф.Миддендорф ўзининг “Фарғона”асарида Сирдарёда сузиб



кетаётган Қўқон араваларни кўриб, қойил қолганини, дунёнинг бошқа жойларида сузишга қобил араваларни кўрмаганини эътироф этади ва араванинг ясалиш жараёнини тасвирлаб беради.

XX асрнинг йигирманчи йилларидан бошлаб Қўқон аравалар гилдирагини темир билан айлантириб қоплаш йўлга қўйилди.

Аравасозлик атамашунослигида бу темир «араватемир», унинг гилдирак ёғочига (кегайларга) мустаҳкамлайдиган мих эса, «аравамих» деб ном олган.

Қўқон аравалар юк ва одам ташиш воситаси бўлибгина қолмай, кези келганда мудофаа воситаси сифатида ҳам қўлланилган. Қамал, қуршов ҳолатларида аравадан чиб (тўсиқ, баррикада) сифатида фойдаланилган.

Қўқон хонлиги тарихига оид қатор асарларда келтирилишича, Саййид Муҳаммад Худоёрхон бир неча марта (Чинозда, Ёзёвоннинг «Билқиллама» деган жойида, Марғилон яқинида) душманлари қуршовига тушиб қолганда ўзининг қароргоҳи ва оз қолган қўшини атрофини аравалар билан ўраб олиб, ёрдам етиб келгунча мудофаада турган.

Маълумотларга кўра, ҳатто улардан беланчак сифатида ҳам фойдаланилган.

Юқоридагилардан кўришимиз мумкинки, арава узоқ йиллар, бир неча асрлар давомида одамларнинг асосий улови, кўмакчиси бўлиб хизмат қилганлигидан далолат беради.

Фойдаланилган адабиётлар:

1. Абдуллаев Н. Санъат тарихи. 2т.-Т.; «Санъат» 2001,
2. Қурбанова Й. Амалий санъат буюмларига бадиий ишлов беришда турли ранглардан фойдаланиш. БМИ. Тошкент – 2014, .
3. Садикова Н. Ўзбек миллий кийимлари: XIX–XX асрлар.
4. Маликова С.С. Тасвирий санъат тарихи. – Т., 2008.





6.Абдуллаев Н.У. Санъат тарихи. – Т.: «Ўқитувчи»

**Ilm fan taraqqiyotida raqamli iqtisodiyot va
zamonaviy ta'limning o'rni hamda rivojlanish omillari**

