

**ТОРГОВЛЯ И ИЗВОЗНИЧЕСТВО КАЗАХОВ СЕРЕДИНЫ XIX - НАЧАЛА XX ВВ.:
НА МАТЕРИАЛАХ ЗАПАДНОГО КАЗАХСТАНА**

Изменения, произошедшие в культуре казахов с связи с переходом к полукочевничеству и полuosедлости середины XIX – начала XX вв., наряду с традиционными ремеслами (обработка шерсти, кожи, дерева, камня, рога и кости), выдвинули на передний план до сих пор незнакомые местному населению степи промыслы, такие как торговля, извоз, специализация на рытье колодцев, обслуживание почтового тракта и мн. др.

Например, в «статистических сведениях о промысловых занятиях по группам разного обеспечения скотом» в «материалах по киргизскому землепользованию», помимо ремесленных и кустарных работ (кузнецы, слесари, плотники, столяры, стекольщики, печники, кирпичники, каменщики, тележники, колесники, «делающие седла», сапожники, шорники, «делающие юрты и принадлежности к ним», портные, «делающие земляные постройки» и т.д.), подробнейшим образом перечисляются представители сельскохозяйственных работ (батраки, чернорабочие, подёнщики, «нанимающиеся на страдные работы», полевые сторожа, караульщики), представители степной торговли (торгующие скотом и продуктами животноводства, хлебом, солью, рыбой, приказчики, маклеры, проводники караванов, управляющие), «свободные профессии» (муллы, почтари, рассыльные, фельдшеры, оспопрививатели, лекари, знахари, письмоводители, переводчики, певцы и музыканты) и др. К категории «разные» относятся содержатели постоянных дворов, школьных квартир, охотники и рыболовы, люди, занимающиеся извозом [1, с. 280–283; 2, с. 402–417; 3, с. 290–293]. При этом по данным Актюбинского уезда из 17 837 хозяйств «занимались промыслами» 6662 семей (8984 мужчин, 63 женщины), то есть 37,3 % хозяйств, в Тургайском уезде ремеслами занималась также более 1/3 населения – 6070 семейств (8896 мужчин, 9 женщин), в Иргизском уезде из 18609 хозяйств, число семей занимающихся ремеслами и промыслами на период переписи 1911 г составляло 6274 (8745 мужчин, 52 женщины), т.е. 33,7 %. Заметим, что к этому периоду традиционные казахские ремесла из разряда обслуживания внутренних потребностей кочевого населения, переориентировались на запросы рынков (ярмарок и базаров) уездных и крупных приграничных городов.

С началом строительства оренбургской линии, а вместе с ним и возрождением торговли в городах Оренбург, Орск, Троицк, казахское население степи активно включается в меновую торговлю, а через нее к восприятию инокультурных инноваций. Через ярмарки же русская администрация пытается больше привлечь на торг у себя казахов, создавая благоприятные условия в сравнении с условиями среднеазиатских базаров, что заключалось в предоставлении более качественной, но дешевой мануфактуры, орудий труда, изготовленных из железа, ослаблением пошлин и т.д. При этом, чиновники и советники Российской империи, справедливо подмечали, что именно через «правильную» торговлю, «сей кочевой» народ можно привлечь на русскую сторону, т.к. он «к обхождению гораздо склоннее, нежели башкирцы и калмыки». Интересно в связи с этим привести часть рекомендаций, предложенных компетентными в этом вопросе чиновниками Оренбургской администрации, как генерал-майора Т. Тевкелева и коллежского советника П.И. Рычкова на Коллегию иностранных дел 22 января 1759 г. Они предлагали расширить торговлю с казахами, так как они «в торг так уже влюбились, что часто случается в один день человек от семи до осьмисот, а иногда и до тысячи на здешней меновой двор приезжают, и редко находится из них такой, кто б чем-нибудь сам не торговал, а некоторые и телеги покупают и оные у себя в орде употребляют, також и траву косить начинают, чего у них прежде отнюдь не бывало, да и к пище хлебной нарочито уже приобькли, и на каждую зиму оную запасать стали. Легко может статься, что и сей кочующий ныне народ со временем и сперва на зимние времена, а потом и вовсе юртовым делается (выделено нами – Р.Б.), а особливо ежели нижеписанной четверной пункт в рассуждении ханов их представленной милостиво будет апробован тем наипаче...» [4, с. 576]. Впоследствии большая часть этих рекомендации будет использована в политике привлечения кочевых казахов под протекторат России. В первую очередь, начинается реализовываться политика распространения через степную аристократию таких новшеств, как строительство стационарных жилищ, сенокосение, употребление хлеба, чая и многое другое.

Во 2-й половине XIX в. из числа казахов исследуемого нами региона начинают появляться, помимо извозчиков и пастухов, профессиональные переводчики-толмачи и «маклеры-посредники», работающие «при покупке по ярмаркам и базарам каким-нибудь русским торговцем, не знающим по-кир-

гизски». Из числа этих же казахов формируется в последствии купеческий слой, «не уступающий в сметливости и хитрости русским торгашам» [5, с. 12], а также прослойка профессиональных каравановожатых и извозчиков, что рассмотрим ниже более подробнее.

История торговли народов Евразии также имеет свои древние традиции, которые уходят своими корнями в эпоху ранних кочевников. Безусловно, невозможно обойти такую страницу истории Казахстана, как торговля на трассах в периоды Золотой Орды, Ногайского периода, так как ее северные маршруты, проходили именно по территории исследуемого нами Западного Казахстана. В последующем по этим же дорогам проходил обмен не только товарами [6, с. 89], но и достижениями различных культур земледельческих оазисов и кочевников, «южных» и «северных» народов, распространения религии, в частности, ислама. Однако, в большинстве случаев, территория Казахстана, со времен путешествия Афанасия Никитина, всегда определялась и оставалась транзитной площадкой, «средством» проникновения в неведомую, загадочную и «отдаленную» Индию [7, с. 25].

Хотелось бы подчеркнуть, что с древнейших времен существовала некая «видовая» стабильность в торгуемых товарах и ее условно можно разделить на северный и южный потоки. К основным «южным» товарам можно отнести шелк, различные тонкие китайские и индийские материи, ковры, красители, пряности, «дикий» животные и птицы, фарфор и многое другое. К «северным» товарам относились меха, металлические изделия, слитки серебра и золота, «рыбьи зубы» – моржовые клыки и т.д. [7, с. 36]. Как посредники в торговле кочевые насельники Казахской степи отправляли в оба направления свою скотоводческую продукцию – овчины, мерлушки, конскую сбрую, скаковых лошадей и многое другое. Интересно в связи с этим привести высказывание ногайского князя Исмаила 1551 г. из работы А.В. Панкова в доказательство о сохранении в течение многих веков видового состава товаров. В частности, в нем говорится о том, что в случае военного похода на Москву – прерываются торговые связи, а именно, «только мне завоеваться с Москвою, то и самому мне ходить нагому, да и мертвым не на что будет саванов шить» [7, с. 29]. При этом русское правительство всячески старалось определить самые выгодные и короткие маршруты, которые прокладывались как через территорию Северного Приаралья, так и плато Устюрт [8, с. 382–385].

В середине XIX – начале XX вв., торговлю среди казахов, в том числе насельников Западного Казахстана, можно было разделить на несколько категорий:

- «торговлю по аулам»;
- «торговлю в фортах и укреплениях» [9, с. 6];
- торговлю в приграничных русских и среднеазиатских городах (Оренбург, Орск, Ташкент, Хива, Бухара и т.д.);

Как отмечает А.Н. Тетеревников, торговлю по аулам производят в основном купцы-одиночки или их помощники, которые выезжают со своим товаром осенью или зимою, когда скот еще «в теле» и производят первобытный обмен на скот. В среднем за единицу расчета берется 2-х годовалый баранкастрат – сек, равный по стоимости 3 рублям. Далее по важности обмен производится на козу, КРС, лошадь и верблюда. Последний продавался мало и «довольно высоко ценится...иногда слишком сто рублей» [9, с. 7]. Естественно, купцы отдавали свой товар и в долг, при этом этот вид носил ростовщический, хищнический характер, что неоднократно подчеркивалось теми же русскими чиновниками и путешественниками. С этого периода начинает получать распространение и торговля за деньги. Для лучшей торговли российские купцы привозят в аулы и среднеазиатские товары, которые были более привычны кочевникам: котлы, кумганы, мануфактуру и многое другое. Одним из деятельных русских купцов в Северном Приаралье считался оренбургский 1-й гильдии Деев, «известный на линии под именем Зайчикова, а во всех родах и всем киргизам – под именем Мишеньки». Он и его сыновья первыми заложили основу торговли с выездом в отдаленные кочевья казахов. «Предприимчивый, сметливый, знающий отлично язык, привычки и потребности киргиз, Деев составил себе всеобщую степную репутацию и ведет торг обширный. В последнее время он успел устроить на Илеке небольшой хутор, открыл там торговлю и склад товаров, обрабатывает там землю и может считаться основателем степной торговли» [10, с. 299]. Торговля, точнее обмен, проводился также при пересечении маршрутов кочевков различных племенных объединений в степи. В частности, сырдарьинские казахи весной встречались с казахами среднего жуза Сибирского ведомства. Первые, имеющие большие стада овец и их продукцию (арканы, шерсть, кошмы), обменивали их на лошадей и КРС. Далее в середине лета кочевники на Оренбургской линии обменивали свои товары на деревянные изделия – деревянный каркас юрты, деревянную посуду. Осенью эти же кочевники променивали купленные ими деревянные изделия и продукты скотоводства на хлеб у сырдарьинских земледельцев-егинши [11, с. 8–10]

Торговлю в фортах и укреплениях вели также представители русского и среднеазиатского купечес-

тва, которые имели постоянные торговые лавки на базарах внутри этих укреплений и ориентировались в основном на кочевников и земледельцев близлежащей округи. Торговля здесь активизировалась также в периоды осенних, весенних кочевий и зимних стоянок родов «чистых кочевников». Торговали и обменивали также продукты животноводства на продукты и товары первой необходимости – хлеб, чай, посуду, ткани, орудия труда, предметы охоты и т.д. Следует подчеркнуть, что более и менее торговля процветала в таких фортах, как Казалы, Перовский, т.к. здесь зимой сосредотачивалось основное кочевое население, земледельцы поймы р. Сырдарья. В фортах Иргиз и Карабутак среднегодовой оборот в среднем не превышал 20 000 рублей, тогда как в Казалы были торговцы, среднегодовой оборот которых составлял более 70 000 рублей [9, с. 13]

Особого внимания, безусловно, заслуживает торговля на базарах крупных городов среднеазиатской и русской линии, т.к. именно в их округе происходили основные торговые сделки русского, бухарского, хивинского, кокандского, ташкентского купечества, существовала целая система транзита товаров через каравансарай, иерархия посредников, толмачей, караванбашей, извозчиков и т.д., в рамках которого, в исследуемый нами период, стало возрождаться и казахское торговое купечество [12, л. 3–7; 13–15].

В конце XIX – начале XX вв. как в Казахстане, так и в Западной его части на караванной торговле начинается появляться такой промысел, как извозничество. Следует предположить, что этот вид посреднической услуги – транспортировки грузов – среди казахских кочевников существовал, очевидно, еще давно, однако, скорее тогда он носил эпизодический и нерегулярный характер. С укреплением русской власти в степи, расширением торговли между среднеазиатскими ханствами и приграничными русскими городами устанавливаются стабильные торговые отношения на таких торговых маршрутах, как Оренбург – Хива, Оренбург – Бухара, Орск – Хива, Троицк – Ташкент и т.д., большая часть которых пролегла через территорию племен Северного Приаралья. В частности, А.Н. Тетеревников, давая характеристику Приаральским Каракумам, пишет что «здесь зимуют в своих кибитках кочевники, владеющие верблюдами и занимающиеся перевозкою тяжестей в степи (выделено нами – Р.Б.)» [9, с. 1]. Другой русский исследователь А.П. Хорохшин также упоминает о включенности в этот промысел кызылкумских казахов [16, с. 35–36]. Именно на этих маршрутах начинает развиваться извозничество среди представителей таких крупных племенных объединений, как алимулы и шомекей. Причиной специализации представителей этих родов являлись, на наш взгляд, следующие три фактора: во-первых, совпадение экономических интересов прокладки торговых караванных путей и традиционных маршрутов кочевания вышеуказанных племен [17, с. 283], во-вторых, «привычность» исконного сотрудничества казахских родов алимулы, шомекей, алтын-жаппас со среднеазиатскими народами на кыстау зимой (узбекские племена, сарты, туркмены, каракалпаки, отчасти кыргызы) и другими русскими подданными на севере на жайлау (русские, русское казачество, башкиры, татары, калмыки); в-третьих, возможность полного обеспечения торговых запросов купечества вьючными животными, в частности, верблюдами. Немаловажным фактором, очевидно, явилось совпадение экономических интересов купечества и казахской племенной элиты, увидевшей в данной нарождающейся отрасли торговли выгодный источник вложения своего капитала.

Итак, остановимся теперь на анализе самой технологии организации перевозки товаров – извозничестве. Схема этой услуги довольно проста – берется груз в пункте «А» и доставляется в пункт «В». Купец, исходя от объема груза, нанимал верблюдов и каравановожатого – караванбашу, который обычно предлагал своих верблюдов. До этого последние паслись здесь же недалеко от каравансарая. При этом предварительно обговаривались объемы груза, сроки, пункт доставки, условия оплаты. Договор происходил обычно в устной форме между караванбашей и купцом, хозяином груза. При этом ответственность за сохранность принятого груза, маршрут каравана лежал полностью на извозчике. Товар купцами, как правило, доставлялся в специальных вьюках – матерчатых мешках, войлочных и кожаных тюках (чайные кожаные тюки – цибики), деревянных ящиках, которые имели определенный средний вьючный вес [18, с. 124], рассчитанный таким образом, чтобы сбалансированный груз на одного верблюда с двух сторон был равен 16 пудам, но не превышал «18 пудов, без тары» [19, с. 38]. На одногорбого верблюда – нара иногда загружали и до 30 пудов груза, однако, это скорее было исключением, чем закономерностью. Для транспортировки вьюка существовали специальные грузовые седла, изготовленные из дерева и рассчитанные как на дромадеров, так и на бактрианов. Они представляли собой специальную деревянную решетчатую конструкцию в виде рамы, с подставкой-держателем для груза в нижней ее части. Особенностью данной конструкции являлось то, что правильно загруженный в начале похода груз не требовал затем постоянной ее перезагрузки в местах отдыха каравана. Верблюд шел, ел и отдыхал вместе с грузом, что на много экономило время сбора лагеря в местах стоянок ка-

равана и в целом сокращало время транспортировки груза. Верблюд продолжительное время оставался единственным грузоперевозчиком в пустынной, полупустынной местности Северного Приаралья (Присырдарьинских Каракумах и Кызылкумах). Однако, уже к началу XX в. часть грузов начинают транспортировать и колесным транспортом, в частности, верблюдов начинают заменять колесными арбами летом и санями зимой на линии от Оренбурга и Орска до присырдарьинских фортов – Казалы и Перовского. «Башкирцы ежегодно весной направляются из Орской Крепости в Раим на нескольких тысячах подвод, и в последние три года (т.е. в 1852 г. – Р.Б.), как говорят, очень хорошо накатали дорогу и сделали ее проезжею и колесную» [19, с. 40]. Однако эта ситуация ни в коем образе не подорвала роль верблюда, как основного вьючного животного на караванном пути, и их эксплуатировали вплоть до строительства железной дороги Оренбург–Ташкент, т.е. до начала XX в.

Обычно, караванбаши казах зачастую до найма на работу кочевал близ Оренбурга, Орска, Хивы или Бухары со своим семейством. Обговорив все условия найма, он начинал подбирать себе помощников верблюдовожатых из числа своих близких родственников. При этом расчет велся от количества загруженного груза на одного верблюда, в среднем на юге это «два бухарских тянга, или 40 коп. сер. за каждого вьючного верблюда», на оренбургской линии в иные годы, если купец торопился и это совпадало с низким предложением вьючных животных, то цена подсакивала и до «4 р. 30 коп и 15 р. 70 коп.» [19, с. 57, 60]. По мере установления большего порядка в степи, конкуренции среди извозчиков к концу XIX в. цена найма имела тенденцию к уменьшению [18, с. 131].

И еще, во избежание беспорядков в пути караванбаши единственный распорядитель команды и имел право платить налоги на границе с Хивой (закат) и Оренбургом (таможенную пошлину), «делать подарки, отстранять разными способами могущие встретиться препятствия; одним словом, он распорядился на дороге всеми ординарными и экстраординарными расходами целого каравана» [19, с. 95].

Как отмечает П.И. Небольсин, на такую работу в Оренбурге нанимаются в основном казахи рода жагалбайлы, шомакей, торткара, тлеу-шекте, в районе Троицка – жаппас, изредка «отделения Карабалык и Турайгар, рода Кыпчак» [19, с. 45]. В условленное время близ каравансарая собирались погонщики верблюдов, загружали вьюки и, по мере их навьючивания, затем отходили в установленное место в открытой степи. Исходя от количества верблюдов нанималась необходимая прислуга, последние обычно из числа родственников караванбаши, при этом, как отмечают исследователи, каждый из них может один обслуживать одновременно «десятью, иногда и более, даже с пятнадцатью верблюдами» [19, с. 48].

Здесь конечно, следует отметить природную выносливость «корабля пустыни» – верблюда. Верблюд несет груз на много больше, чем навьюченная лошадь, тем более в тот период, еще не развитая дорожная сеть, сложный рельеф местности не допускали широкого использования телег и одноосных арб. Другой не менее важной причиной использования верблюдов являлось отсутствие повсеместно хорошего травостоя и источников пресной питьевой воды. Верблюд мог довольствоваться в пустыне колючками и даже соленой водой. И еще немаловажным фактором являлось отсутствие ежедневной процедуры распаковки и упаковки груза, как мы уже выше отмечали, верблюд шел и отдыхал с грузом на спине. В сравнении с ними лошадь приходилось бы каждый раз вечером развьючивать, а утром наоборот собирать на него вьюк. И еще немаловажный экономический фактор: в изнурительных походах под тяжелым грузом происходило больше падежа последних, чем верблюдов. Единственной трудностью ухода за вьючным верблюдом являлся тот период времени года, когда караван двигался поздней осенью по заснеженной степи. При этом требовалась дополнительная зачистка от снега его «лежбища», т.к. он все-таки является теплолюбивым животным и плохо переносил, в целом, холод, а незачищенный на ночь снег под ним приводил в дальнейшем к его простуде, ослаблению и болезням.

Особенностью казах-извозчиков являлось то, что они старались совместить работу извоза со временем и маршрутом традиционных кочевков, при этом старались весной брать груз на север (кырга) к Оренбургу или Орску, осенью, в обратном направлении, на юг (ишке). При этом хозяин груза обычно выезжал позже и нагонял свой товар уже ближе к условленному месту, обычно к переправе через Сырдарью. Весной, естественно, истощавшие за зиму верблюды загружались чуть легче, поэтому их количество было больше в караване. Осенью наоборот, количество верблюдов сокращалось, однако вес загружаемого груза был выше. По данным Н. Ханькова, например, с Бухары обычно снаряжается в год три каравана. Первый выходит в конце февраля, переправляется через Сырдарью по льду и затем прокладывает прямой путь на Троицк; второй караван идет дальше всех, стараясь побольше уделять внимание на откорм отощавших за зиму верблюдов и выходит к переправе на Сырдарье в мае. Далее караван разделяется на две части – в Оренбург и Орск; третий караван самый больший по объему груза выходит в мае и идет ускоренным темпом (за 45–50 дней) в двух направлениях, при этом

«Джегалбайлинские возчики кочующие на р. Ори и около Орской крепости идут прямо чрез Тургай на нее, а Чиклинские и Таминские направляются к северо-восточной оконечности Аральского моря, оттуда к середине Мугаджарских гор на вершины Илека и выходят на какие-нибудь форпосты Ново-Илецкой линии» [20, с. 166]

И еще, весной караван из Бухары и Хивы отправлялся уже в феврале с расчетом, чтобы подойти к Сырдарье «пока она покрыта еще льдом, чтобы таким образом переправиться через нее сухопутно, а с тем вместе и избежать платы за провоз» [19, с. 63]. Если караван не успевал к этому периоду, то груз переплавляли на лодках, а лошади и верблюды переходили реку в плавь. Летом в казахской степи бухарские и хивинские купцы проводили также своеобразный попутный торг и мену своих товаров среди казахов-кочевников. Во избежание снятия пошлины на русской границе, скот им далее на рынки перегоняли местные казахи, естественно, за определенную плату.

В целом, такая система совмещения извоза с кочевками, в первую очередь, облегчала обслуживание самого каравана свежими продуктами питания, своевременную замену заболевших или околелых вьючных животных, а также караван был обеспечен своевременной информацией об условиях предполагаемого маршрута (травостой, переправы, источники питьевой воды). Немаловажным, на наш взгляд, являлось также опора на своих соплеменников при нападении разбойников и грабителей на караван. Как отмечает П.И. Небольсин, Оренбургские извозчики «оставляли свои семейства», а Троицкие извозчики «напротив, пустившись с караваном в дорогу, забирают с собой и свои семейства» [19, с. 55]. Он же сам объясняет причину такого состояния извоза обильным травостоем Троицкого маршрута, обеспечивающего в полной мере как потребности каравана, так казахских кочевий. При этом совместное «семейное» кочевание каравана продолжается только до Сырдарьи, далее извозчики проводят караван без какого-либо сопровождения. За весенне-осенний период времени извозчики проводят два каравана: с ранней весны до лета в северном направлении, с лета до поздней осени – в южном направлении. Зимой извозчики обычно проводят в районе Бухары, Хивы, Ташкента, договариваясь уже о перевозке другой партии товара.

Таким образом, вышеприведенные данные из истории Западного Казахстана позволяют шире рассмотреть роль нового для казахов региона промыслов, как извозничество и торговля.

Литература

1. Материалы по киргизскому землепользованию, собранные и разработанные статистической партией Тургайско-Уральского переселенческого района. Тургайский уезд. – Оренбург: Изд. переселен. организации, 1911. – 127 с.
2. Материалы по киргизскому землепользованию, собранные и разработанные статистической партией Тургайско-Уральского переселенческого района. Актюбинский уезд. – Оренбург: Изд. переселен. организации, 1912. – 420 с.
3. Материалы по киргизскому землепользованию, собранные и разработанные статистической партией Тургайско-Уральского переселенческого района. Иргизский уезд. – Оренбург: Изд. переселен. организации, 1913. – 317 с.
4. Представление генерал-майора Т. Тевкелева и коллежского советника П. Рычкова Коллегии иностранных дел о положении в Малом Среднем жузах. 1759 г. января 22 // КРО. – 1961. – С. 571–591.
5. Кадомцев А.В. Извлечение из отчетов гг. ветеринаров, командированных ветеринарным комитетом Министерства внутренних дел в киргизские степи и для сопровождения гуртов с целью исследования условий и причин развития и распространения скотских падежей – СПб., 1877. – 107 с.
6. Балакин Ю.В. Географическая среда, обмен, искусство // Особенности естественно-географической среды и исторические процессы в Западной Сибири. – Томск, 1979. – С. 89–91.
7. Панков А.В. К истории торговли Средней Азии с Россией XVI–XVII // В.В. Бартольд туркестанские друзья, ученики и почитатели. – Ташкент, 1927. – С. 20–47.
8. Путешествие из Оренбурга в Хиву самарского купца Рукавкина, в 1753 году, с приобщением разных известий о Хиве с отдаленных времен донныне // Журнал МВД. – СПб., 1839. – № 12, ч. XXXIV (34). – С. 351–401.
9. Тетеревников А.Н. Очерк внутренней торговли Киргизской степи. – СПб.: Типограф. Майкова, 1867. – 72 с.
10. Из описания Казахской степи Оренбургского ведомства, составленного штабс-капитаном Фомаковым. 1844 г. // КРО. – 1964. – С. 296–304.
11. Берг Л.С. Рыбы пресных вод СССР и сопредельных стран. – М.–Л., 1949. – Ч. 3. – С. 930–1382.
12. Выписка из отчета областного правления Оренбургскими киргизами о торговле России и Средней Азии, экономическом и политическом состоянии Хивы, Бухары и Коканда // ГАОО. Ф. 6. – Оп. 10. – Д. 7617. – 8 л.
13. <http://zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/i386.html> от 12.10.2009.
14. <http://zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/i5.html> от 11.10.2009.
15. <http://zerrspiegel.orientphil.uni-halle.de/i380.html> от 12.10.2009.