

Т. Е. КАРТАЕВА

(Өл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан)

XIX ҒАСЫРДАҒЫ СЫР ӨНІРІНДЕГІ КЕРУЕН ЖОЛДАРЫ: ҚАЛЫПТАСУЫ МЕН БАҒЫТТАРЫ

Аннотация. Сыр өңірінде сыртқы сауда-саттықтың дамуының тарихи тамырлары сақ-массагет дәуірінен басталады. Сырдарияның орта ағысының оң жақ жағалауы тұсынан өтетін «*Ұлы жібек жолы*» халықаралық сауда жолының бір тармағы Сырдарияның төменгі ағысы бойына жетіп, одан әрі Арал теңізінің шығыс және солтүстік жағалауынан өтіп Жайыққа жеткен, одан әрі батысқа алып барған. Тарихи дәуірлерде Ұлы жібек сауда жолының Сыр өңірі үстінен өтуі Сыр өңірін шығыс және батыспен жалғап жатса, бұл тарихи дәстүр XIX ғасырда да жалғасын тауып, Сыр өңірінің үстінен өтетін Үргеніш, Хиуа, Бұқара, Хорезм өңірінен бастау алатын керуен жолдары Омбы арқылы Орынборды, одан әрі батысты жалғап жатты. Сырдарияны кесіп өтетін бір керуен жолы Сарысу, Ұлытау, Кішітау арқылы Томскіге апарды. Тағы бір керуен жолы Бетпақдала арқылы солтүстік-шығысты жалғап жатты. Сыр өңірінен бірнеше керуен жолдарының кесіп өтуі өңірде керуенбасы, кірекеш, ақшомшы, шапар кәсіптерін дамытты. Керуен жолдары мен сауда-саттықтың дамуымен бірге кеме, сал сияқты қатынас құралдарын жасау мен оның қолданыс аясы жетіле түсті.

Тірек сөздер: Ұлы жібек жолы, сауда ісі, керуен жолдары, қала базары, жәрмеңке.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, торговля, караванные пути, городской базар, ярмарка.

Keywords: Great Silk way, trade, caravan ways, city market, fair.

Ерте темір дәуірі мен ортағасырларда Батыс Еуропа мен Шығыс елдерінің арасындағы сауда қатынастарының дамуына ықпал еткен, қазақ жерінің үстінен өткен аса ірі халықаралық қатынас жолдары, яғни қазақ жеріндегі керуен жолдары б.э.д. I-мыңжылдықтың орта шеніндегі «далалық сақ жолдарынан» бастау алады. Б.э.д. I-мыңжылдықтың соңында Орта Азия және қазақ жерінің орталығы Алтай және Оңтүстік-батыс Сібірмен керуен жолдары арқылы жалғасты. Сыр өңірінде де сыртқы сауда-саттықтың дамуы темір дәуірінен бастау алады. «Ұлы жібек жолы» халықаралық сауда жолының бір тармағы Сырдарияның орта ағысының оң жақ жағалауынан төменгі ағысы бойына, одан әрі Арал жағалауынан Жайыққа, одан әрі батысқа алып барды. Қаңлы обаларынан табылған Балтық жағалауының янтарьлары, Үндістанның сердоликтері, Сирия мен Мысырдың әйнек түймелері, Иранның халцедондары, шығыс еуропалық және орталық еуропалық фибулдар мен білезіктер, Қытай, Иран, Сирия жібек маталары, басқа да бұйымдар Жетіасардың сауда қатынастарын дәлелдейді. Жетіасардағы тұрғын-жайлар мен қорымдардан жиырмадан астам қима асыл тастардан жасалған парфян және сасанид дәуірінің ирандық геммалары табылған. Жетіасардағы сасанид геммалары Аралдың шығыс өңірінде Иранмен б.э. III ғасырында сауда қатынасының нәтижесінде келгенін дәлелдейді. Б.э. IV ғасыры мен V ғасырдың басында сауда-саттық кезінде келген заттар, тауарлар әскери жорықтан түскен олжалар есебінен де толығып отырған [2, 278, 280-66.].

Ерте ортағасырларда түркі мемлекеттерінің қалыптасуы, қала мәдениетінің дамуына байланысты Ұлы Жібек сауда жолының қазақ жерінің үстінен өтетін бірнеше тармағы қалыптасты. Сырдария өзенінің төменгі ағысы бойындағы қалалардың Ұлы жібек жолы сауда қатынасына қатысуы, бұл қалалардың керуен жолдары бойында орналасуымен тығыз байланысты. Өзбек ханы Шайбани ханның хатшысы Фаззалах ибн Рузбехан Сығанақ қаласының базарында күніне 500 түйенің саудасы жүретіндігін жазған, бұл Сыр өңірінің ірі сауда орталығы болғандығын дәлелдейді [33, 106 б.]. Ұлы Жібек жолы Сығанақтан үш бағытқа бөлінген, бірінші жол солтүстік-батысқа қарай Ақсұмбе өткелінен Сарысу өзенінің төменгі ағысынан жоғарғы ағысы бойына қарай, оның Қаракеңгір сағасынан ежелгі кеншілер қонысы Қарсақпай мен Жезқазғанға, одан әрі Ұлытау тауы етегінен батысқа қарай Жайық өңіріне, одан Ресей және Батыс Еуропаға; екінші жол Сырдарияның төменгі ағысы бойына Жетіасар кешеніне, Жанкент қаласына, одан әрі Шығыс Еуропаға; үшінші жол Жент қаласы, Қуандария сағасы, одан әрі Хорезмге апарған [1, 206 б.].

Сол жағалық Сырдария жолы Жизақ, Самарқанд сауда қалаларын ортағасырлық Артықата, Бұзық, Көктөбе, Қандыөз, Қаратөбе, Абызтөбе, Келінтөбе, Мейрамтөбе, Аққорған, Өзгент, Балапантөбені жалғап жатты, Балапантөбеден батыс бағытына жүрген жол Асанас қаласына апарған. Асанас қаласынан сауда жолы үш бағытқа бөлінген: солтүстік-шығыс жол Жетікөл, Қайырсуат, Сұлутөбе, Көпрабат, Дариялықтақыр, Телікөл, Сарысу бағытына апарған; оңтүстік-батыс жол Іңкардария, Көксеңгір, Қожақазған, Сырлытам, Ұйғарақ, Бестам бағытын жалғаған; солтүстік-батысқа бағытталған жол Қуандария, Қышқала, Жент, Сырлыасар, Қараасар, Құмасар, Үңгірліасар, Моншақтыасар, Аққала, Шахасар, Сортөбе, Жанкент, Кішікүйік, Арал теңізі Берг бұғазы, Дәулет тауы, Аралдың оңтүстік-батыс жағалауы, Тұщыбас түбегі, Бозай бағытын жалғап жатты. Оң жағалық Сырдария жолы Сайрам, Түркістан, Шолаққорған, Сығанақ, Күйеутам, Мортық, Бестам, Сұлутөбені Ұлы жолмен, ал Ұлы жол Қаратау мен Арал теңізінің аралығын жалғап жатты [9]. Жент қаласының саудасы қызған ірі базарына көпестер пайда тауып, қазынасын толтыру мақсатымен келген [4, 153 б.]. Жанкент пен Хорезм арасындағы сауда жолының ұзақтығы 10 күн, Фарабқа дейінгі сауда жолы 20 күн. Жанкентке Мауеренахрдан нан өнімдері әкелінген. Жанкенттен тағы бір жол Ертіске алып барған [29, 18 б.].

Қазақ жерінде болған ортағасырлық саяси оқиғалар, шапқыншылықтар мен соғыстар сауда қатынастарының ырғағының өзгеріске ұшырап отыруына тікелей әсер етті. Моңғол шапқыншылығы әсерінен сауда орталығы болған қалалардың қирауы, Әмір Темір мемлекетінің ыдырауы, Қазақ хандығының құрылуы себепті керуен жолдарының бағыттары да өзгеріске ұшыраған. Сауда қатынасы бірте құлдырып, бірде қайта жанданып отырды. Сыр өңірінде біз зерттеп отырған кезеңде ортағасырлық қалалардың құлдырауына байланысты жоғарыда атап көрсеткен сауда транзиттік жолдардың бағыттары мен қалыптасқан қоғамдық қарекетке сай сауда-саттық нысандары да өзгеріске ұшырады. Темір дәуірі мен ерте ортағасырларда жергілікті тұрғындар саудаға қышқұмыра өнімдерін, қолөнер бұйымдарын шығарса, көшпелі шаруашылық басым болған кезеңде негізгі сауда көзі мал болған. П. И. Рычков: «Кіші жүз қазақтарының байлығы жылқы мен қой, әрі бұлар Орынбор мен Хиуаға апаратын сауда-саттық көзі» – деген [27, 101 б.]. П. И. Рычковтың бұл

дерегі Орынбор-Хиуа транзиттік сауда керуен жолдарының Сыр өңірінің үстінен өтетіндігін тағы да нақтылай түседі. Сырдария аңғары Ресейдің сыртқы саудасы үшін өте маңызды алқап болды.

Орынбор әскерилері жазбаларының керуен жолдарын нақтылауда маңызы зор. Хиуа, Бұқара, Ташкентке, Еуропа мен Батыс Азияға экспортталған товарлар Қазалы уезі үстінен жүретін керуен жолы арқылы өткен. Бұл керуен жолының негізі Ұлы Жібек жолы кезінде қаланған. Сырдарияның төменгі ағысы үстінен кесіп өтетін керуен жолдары оңтүстік пен солтүстікті, шығыс пен батысты жалғап жатты. Бір жол №2 форт арқылы Қуандария, одан әрі Жанқала бекінісі, одан әрі Жаңадария арқылы Қызылқұмға апарды. Екінші жол Майлыбастан немесе №1-ші форттан өтіп, одан Қуандария жүріп отырып, Жаңадарияға жетеді де Жаманшығанақ арқылы Қызылқұмға барады. «Қызылқұм жол» деп аталатын басты керуен жолы Арал теңізінің шығыс жақ беті мен Жаңадарияның төменгі ағысы бойымен өтеді де, Дәуқара арқылы Хиуаға апарды. Ал Перовскіден Әмударияның төменгі ағысына дейін жалғасатын керуен жолының ұзақтығы шамамен 577 шақырымды құраған [26, 598 б.].

А. Макшеевтің көрсетуі бойынша, Сырдариядан өтіп Қаратөбе тауы арқылы өтетін керуен жолы Қуандария бойы, Қызылқұм құмдарын, Жүзқұдықты кесіп өтіп, Бұқараға барып тоқтайтын жол 707 шақырымды, ал Сыр өңіріндегі Жаманшығанақ сайынан өтіп, Сайқұдық, Айыртау, Қарабатыр, Белқұдық, Құдайжар, Заңғар адырларын, Жаңадарияның кепкен сағасын, Дәуқара, Қамыстыбас көлдерінің бойын жалғап, Маңғыт тауынан асып Хиуаға апаратын қысқа жол 520 шақырымға созылған [11, 49-50 б.]. Ал, Орынбор әскерилерінің жазбасында Орынбор қаласынан бастап Бетпақдалаға апаратын жол 580 шақырымға созылған, бұл жол Бетпақдаланы кесіп өтіп, Перовск фортына апарды. Ал Орск қаласынан бастап, Қарақұм, Майлыбас арқылы өтіп Сырдарияға апаратын жол 750 шақырымға, осы жол арқылы Перовск фортына дейін баратын керуен жолы 970 шақырымға созылып жатқандығы көрсетілген. Перовск фортынан керуен жолы екі бағытқа бөлінеді, соның бірі 1000 шақырымға созылатын ұзақ жол Сырдарияның оң жақ бетімен жүріп отырып, Жөлек бекінісі, Түркістан қаласы арқылы өтіп, екі тармаққа бөлініп, бір жол оңтүстік-шығысқа қарай Қоқанға, бір жол оңтүстік-батысқа қарай Ходжент, Ұратөбе, Самарқанд, Зерафшан арқылы Бұқараға апарған. Ал Перовскіден Қызылқұм арқылы Бұқараға апаратын қысқа жол 600 шақырымға созылған [16, 52-53 б.]. В. Н. Татищев бойынша Орынбор қаласы мен Арал даласының аралығы 500–600 шақырымды құраса [32, 148 б.], П. Небольсин бойынша Орскіден Райым бекінісіне дейінгі жол 700 шақырым болған [21, 55 б.].

П. Небольсин бойынша Бұқара-Троицк керуен жолының қашықтығы 52 күндік жолды құраған, Сырдария үстінен өтетін бұл керуен жолы Жаңақорған, Қаратау етегіндегі Мыңбұлақ өзені, Дәуітқожа құдығы, одан Телікөл, Арыс көлі, Еспе, Қалмаққырылған арқылы жүрген [20, 133-134 б.].

П. И. Пашиноның жолжазбасындағы №1 форт-Қазалыдағы керуен жолы мен сауда ісінің дамуына берген суреттемесіне назар аударсақ, Қазалы форты Бұқарадан және Хиуадан бастау алатын екі керуен жолының түйіскен жерінде тұр, форт үстінен өткен керуеншілер Орал бекінісі, әрі қарай Орск, Орынбор арқылы Ресейге аттанады [25, 27 б.]. Перовск фортының оңтүстігінде Қызылқұм құмдарының жатуы Бұқараға жету жолын қиындатқанымен, бұл жерге Бұхар хандығының шығыс провинциялары өздерінің транспортын жіберіп отырды. 1867 жылдары Перовск фортының бір жылдық сауда айналымы 80000 рубльден асқан. Сатылатын сауда заттарын азиялық мануфактуралар, орыстың темір бұйымдары мен жергілікті тауарлар құраған [25, 48 б.]. Қазалының үстінен өтетін Үргеніш-Қазалы-Ырғыз-Орск-Орынбор бағытындағы керуен жолының ұзақтығы 1400 км құраған, байырғы дәстүрлі өлшем бойынша 1 шақырым 1.06 км тең болғанын есептесек, онда бұл жолдың ұзақтығы 1484 км.-ге тең болған [19, 81 б.].

Л. Ф. Костенко, П. Небольсин жазбаларын негізге ала отырып Сыр өңірінен өтетін сауда жолдарының келесідей бағыттарын анықтаймыз: 1. Хиуа-Петро-Александровск – Форт №1 Қазалы – Ресей. 2. Бұқара – Қазалы – Орынбор – Омбы – Троицк – Петропавловск. 3. Бұқара – Перовск – Орынбор – Омбы-Троицк – Петропавловск. 4. Бұқара – Үшқайық өткелі – Орынбор – Омбы-Троицк – Петропавловск. Орынбор мен Бұқара арасы – 55-60, Орбы мен Бұқара арасы – 45-50, Троицк мен Бұқара арасы – 50-55 күн [12, II, 2 б.; 20, 88-89 б.]. П.С.Палластың «Троицкіде Бұқар мен Хиуа көпестері аз, негізінен Ташкент көпестері сауда жасайды. Троицкіде Орта жүз қазақтары, Орынборда Кіші жүз қазақтары сауда жасайды» деген пікірі де сауда жолдарының бағытын көрседі [24, II, 381-382 б.]. Г. Волконский де Сыр өңірлік ру-тайпалардың қоныстарымен қатар, Бұхар, Троицк көпестерімен сауда қатынасын дамытып отырғанын көрсеткен [14, 513-515 б.]. Яғни, Бұқар

мен Хиуадан шығатын сауда жолы Орынборға қарай, ал Ташкенттен шығатын сауда жолы Троицкіге қарай кеткен, ал Сыр өңірі сауда трафиі болды.

Белгілі шығыстанушы В. В. Бартольд араб және парсы деректеріне сүйене отырып, «Сырдарияның төменгі ағысы және Талас өзені бойынан кесіп өтетін жолдар Ертістің солтүстігіндегі қимақтар мекеніне апарды, қимақтардан аң терілерін тұзға айырбастап отырған. Сырдарияны кесіп өтетін керуен жолының Ферғана шекарасынан бастап қимақтар мекеніне дейінгі қашықтығы 30 күн», – деп көрсеткен [3, 242 б.]. Бұл жолдармен ерте және орта ортағасырларда Талас және Шу өңірін Ертіс өңірімен, Батыс Сібір аймақтарымен жалғастырып жатқан сауда керуендері жүрген. В. Бартольд көрсетіп отырған бірінші жол Перовск уезінің шығыс аңғарында Сырдария өзенін кесіп өтіп солтүстікпен оңтүстікті жалғап жатса, ал екіншісі тарихта «Хан жолы» деген атпен белгілі. Екінші жол «Хан жолы» атауын, Ұлы жүз бен Орта жүз қазақтарын басын қосу мақсатында осы жолмен «Абылай хан» жүріп өткеннен кейін алған. Хан жолының бір бөлігі кейін Сырдың орта ағысы бойындағы тайпалардың көшу жолын қамтамасыз еткен.

Ә. Марғұлан, қазақ жерінің оңтүстік өңірінен Бетпақдала арқылы өтетін «Хан жолы», «Қарқаралы жолы», «Уанас жолы», «Жетіқоңыр жолы», «Сарысу жолы» сияқты керуен жолдарын атай отырып, бұлардың бәріде бұрын Оңтүстік өлкелермен Орталық Қазақстанды, Ертіс бойын, Күнбатыс Сібірді байланыстырып, олардың арасында сауда қарым-қатынасын күшейтуде зор маңызы болған жолдар, сондай жолдың бірі Сырдария өлкесінен Торғай бойына, Оңтүстік Оралға дейін созылып жататын, – деген [13, 74 б.]. Бұл жолдардың оңтүстік өлкедегі тайпаларды Ертіс бойы, Батыс Сібір аймағы тайпаларымен байланыстырып, қарым-қатынасын күшейтуде маңызы өте зор болды. Сыр өңірі үстінен өтетін керуен жолдары табиғат жағдайы қолайлы жерлермен ғана өтіп қойған жоқ, сонымен қоса Дариялықтақыр, Арысқұм сияқты құмды, шөлді жерлері басып өтті, Сыр өңірінен өтетін тағы бір жолдың табиғаты катал Бетпақдала шөлі арқылы жүргендігін тарихи-топографиялық, тарихи-географиялық мәліметтер нақтылап отыр [2-сурет]. Тарихи дәуірлерде сауда қатынас жолдары болған керуен жолдары кейінгі ортағасырларда жорық, саяхат жолдары ретінде қызмет етсе, кейінірек көшпелі қазақтардың қазақ жерінің оңтүстігінен солтүстік-батысқа, оңтүстік шығысынан орталығына, солтүстік-шығысқа қарай көшетін көш жолдарының бір бөлігі ретінде де қызмет еткен. Сырдарияны кесіп өтетін керуен жолдарының бір бөлігі көш жолдары ретіндегі қызмет еткен. Ал XVIII–XIX ғасырларда қазақ жерінде жүрген экспедициялардың сапарлары бағытын анықтауға негіз болған.

Сырдың төменгі ағысы қазақтарының қыстауларының Орынбор және Сібір керуен жолдарының бойында орналасуы, Сырдария өлкесін бірнеше керуен жолдарының кесіп өтетіндігі, бұл өлкедегі сауда ісінің дамуына, керуенбасылық, жүк тасушылық, саудагерлік кәсібінің дамуына себеп болды, әрі оңтайлы әсер етті. Жүк тасушылық жергілікті халықтың қосымша күнкөріс қамын қамтамасыз етті. Ташкент-Орынбор темір жолының салынуы, орыс қоныстанушыларының келуіне байланысты балықшылық, тұз өндіру, отын шабу қарқындап дамып, бұл сауда мен жүк тасушылық кәсіптің одан әрі дамуына әсер етті. Сырдың төменгі ағысы бойындағы керуен жолдарын Сырдария өзенінің кесіп өтуі, өзен суының ағысының қаттылығы «жүк тасушылық» кәсіптің дамуын күрделендіре түскен.

1846 жылғы Бас штаб капитаны Шульц өз жазбасында өзен өткелдеріндегі сал-паромды келесідей сипаттаған: «Қазіргі уақытта Сырдарияда су көлігі жоқ, оның орнына ұзындығы – 4–7 сажын, ені – 2 аршын болатын ағаш кесінділерін бір-біріне темір арқылы бекіткен салдар суға жіберіледі. Олар 6-12 атты немесе 125–250 пұтқа 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 [11, 330 б.]. Ал 1860 жылғы әскери құжат Сырдария өткелдерінде қайықпен тасу ісінің жолға қойылғандығын нақтылайды. Қайықпен тасу Сырдарияда Перовск форты, Кубас өткелдерінде, Қуандарияның Күлек өткелінде дамыған [4-сурет]. Қайықшылар жүргіншілерден өткелден өткізгендері үшін ақы алып отырды. Ал сауда керуенін өткізетін қайықтардың жалпы саны 80-ге жеткен. Сауда керуені Сырдариядан төрт өткел арқылы өткен: Ұшыр өткелі №1 форттан – 16, Мортқық – 30, Шірік – 80, Қимақалған – 100 шақырым жерде орналасқан. Күздің соңы мен қыстың басында сауда керуенін өткізу үшін Сырдария мұзының үстінен қамыстан жол салған [11, 471 б.].

1910 жылы Перовск уезінен 1983 қазақ, 1911 жылы Қазалы уезінен 1977 қазақ жүк тасушы ретінде тіркелген. Уезд өңіріндегі межеленген жерге балық өнімдерін, тұзды жеткізіп беріп отырды. Жүк тасушының қызметіне ақы жүктің көлемі мен жеткізетін жердің қашықтығына қарай төленді [18, 97 б.]. Қазалы уезінен көптеген жүк тасушылар Әмудария бөлімі, Хиуа, Бұқараға отын тасумен, одан кері Қазалыға қарай мақта-мата бұйымдарын, бидай тасумен айналысты. Бұқараға отынмен қатар, балықты да апарды. Кейбір жүк тасушылар Қызылқұмнан Перовск уезіне сексеуіл тасыған [17, 72 б.]. 1 түйеге 10 нан 18 пұтқа дейін жүк артылды. Түйемен бір тасылған жүкке 8–12 рубль төленді [24, 1-б., 580 б.]. Қазақ халқының әдеттік құқығы бойынша жүк тасушылар аманат жүкке жауапкер болып саналады. Бұл жөнінде Н. Гродеков: «көпестер өз заттарын керуенбасының қарауынсыз, жүк тасушы арқылы жібере алады, Жүкті аттандырар алдында көпестер мен жүк тасушылар, болмаса керуенбасымен жүктің саны, жеткізу мерзімі және ақысы жөнінде қағаз жөнінде жауапкершілікті мойындайды. Жүк тасушы әдеттік құқық бойынша жоғалған жүктің ақысын төлейді. Егер жүкті мақұлдаған таңба, мөр басылған құжат болмаса онда жоғалған жүк ақысы төленбейді. Жүк тасушы жүк түйесі ауруға шалдығып, жолға жарамаса оны ауыстыруға міндетті болған...» [7, 138-139 б.]. Жүк тасушыларды қазақтар «кірекеш», «кіре тартушы», «түйе-кеш» деп атаған. Кірекештер үшін жүк жеткізу оңай жұмыс болған жоқ. 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 дем алған. Кірекештер тек жүк жеткізуді ғана емес, түйе күтіміне де қараған [19, 82 б.].

Е. Смирнов: «Қазалы, Перовск, Түркістан, Шымкент уездері қазақтары арасында жүк тасушылық кәсібі ерекше дамуын бұл өңірде түйе малының көптігімен байланыстыра отырып, 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. ...Арбадан гөрі түйемен жүк тасу тиімдірек болды, ауыр жүк артылған түйе керуені қамысты да, ойлы, төбелі, шөлді, құмды жерлермен де жүре алған», – деген [31, 158 б.]. Теңді дұрыс артса бір түйе 40-тан 50 пұтқа дейін жүкті таси алады [31, 159 б.]. А. П. Смирнов болса, қазақ жерінің Түркістан, Сібір, Орынбор өлкелерінде сауда-саттық айырбас түрінде дамып отырғандығын айта келе, қазақтардың жүк тасушылық қызметке өз түйелерімен жалданып отырғандығын айтқан [30, 26-27 б.]. Жүк тасушылар немесе керуеншілер өздерінде түйе болмаған немесе жетіспеген жағдайда қосымша басқа түйелерді жалға алып отырған.

Сырдария өткелінде форттық мекемелік қайықтардан басқа, Аралға Хиуадан алып келген жеке меншік иелерінің қайықтары да болды. Жүк тасумен қайықшылар да айналысқан. Қайықпен жүк өткізетін басты бекеттер Сырдария сағасы мен №2 форт аралығындағы Ұрқаш, Мортық, Шырақ, Құмсалған деген жерлер болды. Көршілес Әмудария бөлімінде, осы қайықшылар 14 адамнан құралған бір артель құрып, 2000 пұт затты көтеретіндей қайықты жолға алып, басқарушысын «дарға» деп атап, қалғандары еспеші, жүк түйеуші қызметтерін атқарған [15, 324 б.; 28, 87 б.].

Керуен қызметін ұйымдастырудың жауапкершілігі керуенбасының міндетіне жүктелген. Керуенбасылықты кәсіп еткендер керуен бастаумен қатар, керуенге түйе қосуды да айналысқан. Жүздеген түйені керуеншілерге сату үшін арнайы өсіретін бай қазақтар кездесіп жатты [20, 46 б.]. Керуендегі түйелерде жолға салып отыратын қазақтар «шапарлар» деп аталып, олар керуенбасыға бағынды. Керуенбасылар, керуеннің қауіпсіздігіне жауап берген, шапарлармен ақылдаса отырып, керуен тоқтайтын жерлерді белгілеген [19, 26 б.]. Сыр өңірінде алыс жерден, астықты қалалардан азық алып қайту мақсатымен шығатын, жаз соңында кетіп, қыста қайтып оралатын түйе керуені – *ақшомшы* деп аталды.

Сауда керуенін жүргізуге қатысты кәсіпкерлердің еңбек ақысының төленуі жайында бірқатар қызықты мәліметтер кездеседі. Л. Мейер бойынша, сырдариялық кірекештер түйемен тасылған жүкті бір түйеге арту үшін 15 тиын, жылқы мен өгізге артылған бір жүк үшін 10 тиын, түйеге артылған 1 тең үшін 2 қадақ ұн, 1 қойды жеткізу үшін 1,5 тиын, 100 қойды жеткізу үшін бір қозы, дүние-мүлкімен бір киіз үйді жеткізу үшін 20 тиын ақы алған [16, 54-55 б.]. Ал Ш. Уәлиханов: «Сырдария өткелінен жүктер жалпақ тегіс етіп жасалған салдар арқылы өткізіледі. Түйеге, атқа артылған жүк үшін 1 теңге немесе 20 тиын күміс ақша алады», – деген [5, 172 б.].

Жүк тасушылар мен керуеншілердің қызметі мен еңбек ақысы жайлы осындай мәліметті П. И. Пашино жазбалары толықтыра түседі: «№1-ші фортта барлығы шикі кірпіштен соққан 156 лавка болған, лавкалар қатары Бұхар базары, Хиуа базары деп аталады. Кейбір саудагерлер

лавкаға жалдамалы сатушы ұстап бұл жерде жыл бойына сауда жасаған. 1865 жылы Қазалы фортынан Орынборға дейінгі керуенге 1500 түйе жалға алынып, әрқайсына 7 рубльден төленген. Сырдариядан Бұхара және Хиуаға дейін қазалылық керуенші бір түйеге артқан жүкке 10–12 рубльға дейін алған. Кері қарай керуенбасылыққа жалданған адам Бұхарадан Орскіге немесе Орынборға дейін керуенді жеткізуге, бір түйенің теңіне 18 рубль күміс ақша алған, мойнына алған жүкті жары жолда басқа біреуге тапсырмаған. Хиуа, Бұхарадан Қазалыға дейін апарылатын керуен Сырдарияның сол жақ бетіндегі Қаратөпе, Морттық өткелдеріне келіп тоқтап, жүкті түсірген, әрі қарай жүк тасушыларды жалдап, жүкті өзеннен өткізген. Олар алғашында жүк тасуға қамыстан жасалған салды қолданатын еді, кейіннен хиуалық кемелер алып, қазір олардың саны 200-ге жетеді. Жүк тасушылар бір түйенің теңін өзеннен өткізуге 1-2 кесе ұн, ал түйенің өзін өткізуге 10–15 тиын ақы алған. Ал жылқы, өгізді өткізу үшін әрқайсысынан 10 тиыннан, қойдан 1 тиыннан, жүз қойдан бір қозы, киіз үйді жиһаздарымен бірге өткізу үшін 20 тиын ақы алған. 1865 жылдан бастап Бұхар керуенінің Ресейде ұсталуына байланысты Бұхар саудасы күйрей бастаған. Бұрын Қазалы үстінен Ресейге қарай 14000 бас жүк түйесі өтсе, қазір олардың саны 7–8 мыңға қысқарған» [25, 27 б.]. Ал Бұхарадан Орск бекінісіне дейін бір түйеге артылған жүкті жеткізіп беру үшін кірекештер 23 рубль 50 тиын ақы алған [10, 452 б.]. 1886 жылғы статисталық деректе Перовск уезінде 2 жүк тасушының – 400 рубль, Қазалы уезінде 28 жүк тасушысының – 4200 рубль табыс табатыны көрсетілген [23, 350-351 б.]. Тасымалдау жұмысымен арбакештер де айналысқан. Арбакештің табысы күніне 40–50 тиын, кейде 20–70 тиынды құраған.

Сырдария өткелінен қазақтардың жүк өткізу сәтін айғақтайтын фотоқұжаттардың да маңызы жоғары. В. Горбунов түсірген фото жүк тасушылық кәсібінің ХХ ғасырдың бас кезінде де маңызының жоғары болғандығын көрсетеді [6, 27 б.].

Орта Азиялық темір жол транспорттарының салынуына дейін кірекеш кәсібі кеңінен дамып, темір жолдар іске қосылғаннан кейін бұл кәсіптің аясы тарыла бастады. Қазалы арқылы Бұхарадан Орынборға дейін 1885 жылы әрі және кейін қарай 39 000 бас жүк түйесі өтсе, 1886 жылы 36 660 бас жүк түйесі өткен, яғни саудалық жүк түйесінің саны 2340 басқа азайған [23, 67 б.].

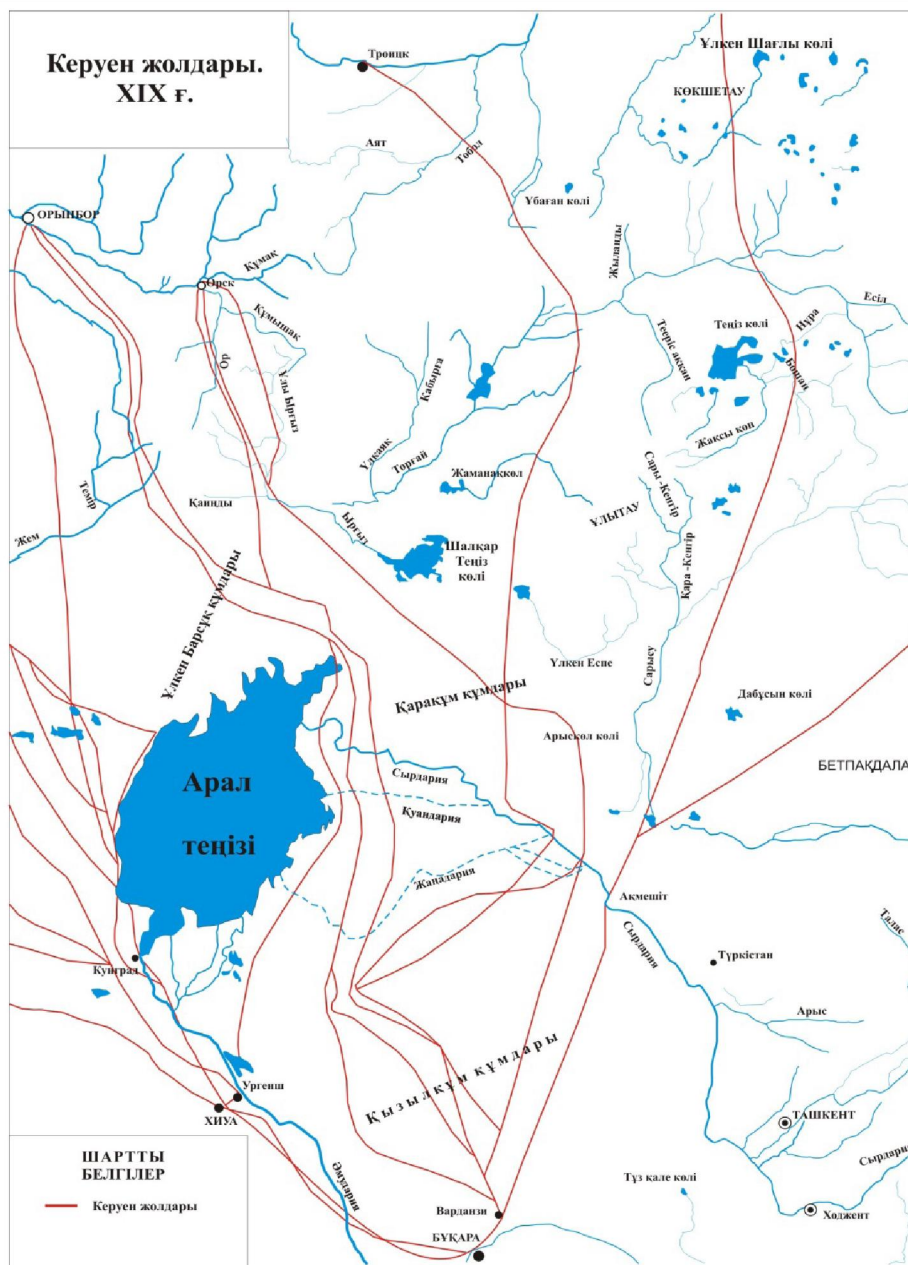
Жүк тасушылықты қосалқы кәсіп еткен қазақтар арасында Закаспий, Орынбор-Ташкент темір жолдарының іске қосылуы кәсіп аясының тарыла түсуіне әсер етті. Орынбор-Қазалы-Ташкент керуен жолының саудасы қызып тұрған бір кездері кең тараған бұл кәсіп 1889 жылдары Троицк және Верныйға жүк таситын қазақтар арасында сақталды. Жүк тасуға төлейтін ақы да төмендеді [22, 81 б.].

Қазақтың әдеттік құқығының сауда керуеншілеріне қатысты қалыптасқан дәстүрі болды. Керуеншілер қыстың қатты суығында бір үй иесіне келіп тоқтап, керуенді үй иесі артық жері болып тұрып қабылдамағандықтан, керуеншілер мен малдар үсіп өлсе, біріншісінің құнын, екіншісінің ақысын төлеген. Н. Гродеков сауда-саттық кезінде қулық алдау да кездеседі, егер қулығы ашылып қалса сатушы заттың құнын қайтаруы тиіс, – дейді [7, 159 б.].

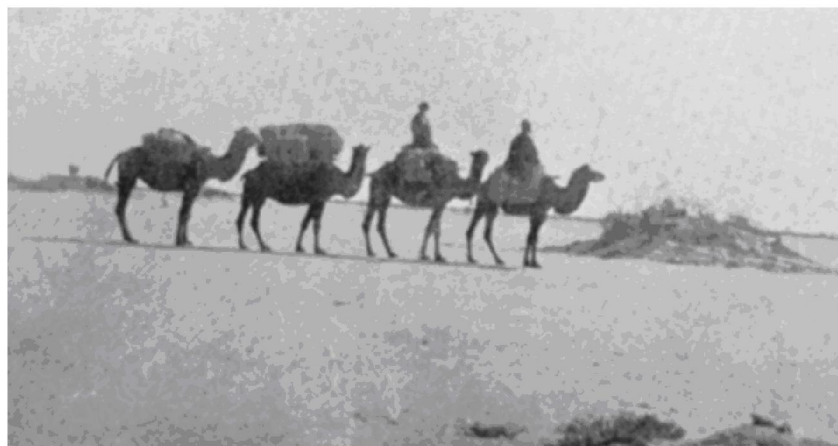
Қазалы базарында сауда-саттық жергілікті қазақтармен көбіне айырбас түрінде жүрген. Хиуа, Бұхар саудагерлері Ресейге барар жолда жергілікті саудагерлерге жібек маталар, кестелі тақиялар, ер-тұрман, т.б. заттарды қалдырған, қайтар жолдарында делдалдардан заттарының орнына жиналып тұрған терілерді, қой, түйе жүндерін алып, оның орнына Ресейден айырбастап алып қайтқан орыс сәтендерін, фарфор ыдыстарды, самаурын, шеге, шалғы, орақ, қайшы, пышақ, айна, тарақ, түйме сияқты заттарды одан әрі сатып қоюға қалдырған. Қазалыда 10 тұрақты, 30 көшпелі орыс лавкасы болған [25, 28 б.].

Штабс-капитан Фомаковтың 1844 жылғы жазбасын негізге алсақ, сол кезеңде Сыр бойындағы сауда көздері бұқарлық, хиуалық, қоқандық саудагерлердің қолында болған [10, 299 б.]. П. И. Пашино бойынша 1860-шы жылдары Перовскіде 2 жәрменке-базар жұмыс істеген [25, 49 б.]. Перовск базарларында бұқарлық, хиуалық маталардың түр-түрі, кілемдер, киімдер, кептірілген бау-бақша өнімдері, жеміс-жидектер, емдік шөптер, бояулар, т.б. сатылды.

Сырдария линиясы басқармасының 1860 жылғы есебінде: «Сырдариялық қазақтар түйемен жүк тасуды қосалқы кәсіп етеді көрші хандықтардан фортқа келген керуенді өткізеді», – дей отырып, Перовскілік саудагер-қазақтар Бұқар, Хиуа, Қоқанға барып, әкелген тауарларын Перовск базарларында сатқан. Перовск базарында бұқарлық, қоқандық және жергілікті қазақ саудагерлердің лавкасының жалпы саны 101 болған, соның ішінде киіз үй-лавка саны – 44, соның ішінде қазақтарға тиесілі – лавка болған. Ал №1 форт сауда лавкалары негізінен киіз үйден құрылып, жалпы



1-сурет – Сыр өңірі үстінен өтетін керуен жолдарының бағыттары. Авторлық жаңғыртып [10; 11; 16; 26]



2-сурет – Дариялықтақыр үстінен өтіп бара жатқан сауда керуені. XIX ғ. соңы. С. Неуструев түсірген [18]



3-сурет – Жөлектегі базар. 1910 жыл, қараша [18, 156а б.]



4-сурет – Сырдария өткелі. Жүк тасу [6, 27 б.]

саны 100-ді құрайды, сауда негізінен бұқарлықтардың қолында болды, 5 саудагер ғана хиуалық ретінде есепке алынды, – делінген [10, 471-472 б.]. Саудагерлердің саны тұрақты болмаған, тауарларын сатып болғасын сауда керуені қайтып, орнына басқасы келген. Саудагерлер саны қыста артып, жазда азайған.

А. И. Добросмысловтың дерегі бойынша, 1860 жылы №1 фортта барлығы 88 сауда нүктесі-лавка болып, оның 7 – орыс, 70 – бұқарлық, 6 – бұқар еврейлері, 1 – хиуалық, 4 – қазақ саудагерлерінің үлесінде болған. Ал 1868 жылы Перовск уезінде барлығы 237 сауда лавкасы болып, оның 19 – орыс, 121 – бұқарлық, 9 – бұқар еврейлері, 82 – ташкенттік сарт, 6 – ауғандық саудагерлер иемденген [8, с.13, 22].

1886 жылы Қазалы арқылы Ресейден Бұхар, Хиуа, Әмудария бөліміне, Сырдария облыстары, Ферғана, Зеравшан округтеріне барлығы 3 492 264 рубльды құрайтын, 136 673 пұт тауар өткізілген, ал Қазалы арқылы Орта Азиядан Ресейге барлығы 3 273 603 рубльды құрайтын 177 310 пұт товар өткізілген [23]. Ресейден шәй, қант, мануфактура өнімдері, галантерея, бакалея өнімдері, үй заттары, керосин, темекі, ұн тасылса, Ресейге қарай өткізілетін тауарлар мақта, мата, жібек, қаракөл, иленген терілер, киіз, жүн, аттың құйрығы мен жалы, кілем, балық, мануфактура өнімдері болған [28, 95 б.]. П. Небольсиннің Ресей сыртқы саудасы үшін Сырдария қалалары Каспий қалаларынан маңызды деген пікірі Сыр өткелдерінің маңызды сауда бекеттері болғанына байланысты айтылған [21, 52, 54 б.].

1910 жылы Перовск уезінен 1191 қазақ, 1911 жылы Қазалы уезінен 530 қазақ саудагер ретінде тіркеліп, Перовск уезінде барлық кәсіпкерлердің 7,3%, Қазалы уезінде 3,4%-н құрады. Перовск уезінде саудагерлікті кәсіп еткендер Перовск қаласында, Скобелев, Аламесек, Желек, Жаңақорған болыстарында, яғни саудагерлік кәсібімен айналысатындар отырықшылық дамыған болыстарда кездесті [18, 98 б.; 17, 72 б.; 3-сурет]. Жергілікті саудагерлердің сауда-саттық заттары мал, балық, қолөнер бұйымдары, жүн, қамыс, сексеуіл болды. Саудагерлер заттарын өзінің немесе жалдап алған түйесімен тасыған. Сауда қатынас транспорттарын Хиуа, Бұқарадан әкелінген сал, қайықтар да қамтамасыз еткен, қыста мұз үстінен қамыстан жол салған.

Керуен жолдары мен сауда ісіне қатысты деректерімізді қорыта отыра айтарымыз, біз зерттеп отырған кезеңде Сырдарияның төменгі ағысы бойының өзінен оңтүстіктен солтүстік бағытқа қарай алты жол кесіп өткен, Орта Азия хандықтарынан бастау алатын керуен жолдарының бағыттарын, Орынбор, Орск, Троицк, Омбы, Бетпақдала бағыттары деп бөлуге болады [1-сурет]. Кей авторлар керуен жолдары кейін көш жолдары ретінде қызмет еткен, – дейді. Байырғы керуен жолдары жаугершілікте жорық жолдары, көш жолдары ретінде қызмет еткені белгілі, бірақ керуен жолдары толығымен көш жолын қамтымаған, керуен жолдары көш жолдарының нақты үстінен түспеген, екі жол белгілі бір пункттерде ғана түйісіп отырған. Көшпелілер мал қамы үшін керуен жолдарынан шығып кетіп жайылымы мол жерлерге қарай түсіп отырған.

Қазақ жерінде темір жолдардың іске қосылуына байланысты сауда керуені жолдарының сауда транзиті ретіндегі қызметі тоқтады, сол себепті Жібек жолы сауда керуенінен басталған керуен-басылық, кіре тартушы кәсібімен айналысу да қолданыстан шықты.

ӘДЕБИЕТ

- 1 Агеева Е.И., Пацевич Г.И. Из истории оседлых поселений и городов Южного Казахстана // Труды Института Истории, археологии и этнографии. – Том V. Археология. – Алма-Ата: Издательство АНҚазССР, 1958. – С. 3-209. (294 с.).
- 2 Байпақов К.М. Қазақстанның ежелгі қалалары. – Алматы: «Аруна Ltd», 2007. – 384 б.
- 3 Бартольд В.В. История культурной жизни Туркестана. Сочинения. Общие работы по истории Средней Азии / Редкол. Б. Г. Гафурова. – М.: Издательство восточной литературы. – Т. II, ч. I. – 1963. – 1020 с.
- 4 Бартольд В.В. К истории орошения Туркестана. Сочинения. – Т. III / Редкол. Б. Г. Гафурова. – М.: Наука, 1965. – 711 с.
- 5 Валиханов Ч.Ч. Собрание сочинений в пяти томах. – Т. 4. – Алма-Ата: Главная редакция Казахской советской энциклопедии, 1985. – 458 с.
- 6 Горбунов В. Путеводитель по Казахстану. – Москва-Алматы, 1932. – 152 с.
- 7 Гродский Н.И. Киргизы и каракиргизы Сыр-Дарьинской области. – Юридический быт. – Т. I. – Ташкент: Типо-литография С. И. Лахтина, 1889. – 205 с.
- 8 Добросмыслов А.И. Города Сыр-Дарьинской области. Казалинск, Перовск, Туркестан, Аулиеата, Чимкент. – СПб., 1912. – 8 с.
- 9 Елеуов М. Сырдария өзенінің орта ағысы мен Қаратаудың ортағасырлық керуен жолдары // «Еуразия тарихы мен мәдениетіндегі Арал – Сырдария өңірінің орны» Халықаралық ғылыми конференция материалдары. – Алматы: Ата, 2009. – Б. 35-41 (432 б.)
- 10 Казахско-русские отношения в XVIII–XIX веках (1771–1867 годы). Сборник документов и материалов. – Алма-Ата: Издательство Наука, 1964. – 572 с.
- 11 Макшеев А.И. Описание низовьев Сыр-Дарьи. – СПб.: В типографии Имп. АН., 1856. – 80 с.
- 12 Костенко Л.Ф. Туркестанский край. Опыт военно-статистического обозрения Туркестанско-военного округа // Материалы для географии и статистики России. – СПб.: Типография и хронолитография А. Траншеля, 1880. – Т. I. – 452 с. + 3 карта; – Т. II. – 200 с.; – Т. III. – 307 с.
- 13 Маргулан А.Х. Древние караванные пути через пустыню Бетпак дала // Вестник Академии наук КазССР. – Алматы, 1949. – С. 68-77.
- 14 Материалы по истории Казахской ССР (1785–1828 гг.) – Т. IV. – М.-Л.: Изд. АН СССР, 1940. – 543 с. + 1 л. карта.
- 15 Материалы по обследованию кочевого и оседлого туземного хозяйства и землепользования в Амударьинском отделе. Сырдарьинской области. – Вып. I. – Текст. – Ташкент, 1915. – 300 с.
- 16 Мейер Л. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба. – Ч. I. Киргизская степь. – Оренбургского ведомства. – СПб., 1865. – 288 с. + 12 л карта + табл.
- 17 МКЗ. Сыр-Дарьинская область. Казалинский уезд. Главное управление землеустройства и земледелия Переселенческого управления. – Ташкент: Типо-литография В. М. Ильина, 1913. – 148 с. + приложения 1-17., табл. 1 + 221 + карта 1 лист. (383 с).
- 18 МКЗ. Сыр-Дарьинская область. Перовский уезд. Главное управление землеустройства и земледелия Переселенческого управления. – Ташкент: Типо-литография В. М. Ильина, 1912. – 190 с. + приложения 32 с. + табл. 127 с. + 45 с. + карта 3 лист. (394 с).
- 19 Народы России. Киргизы. Исторический очерк и народный характер. – СПб.: Типография товарищества «Общественная польза», 1879. – 58 с.

- 20 Небольсин П.И. Очерки торговли России со Средней Азией // ЗИРГО. Книжка 10. – СПб.: В типографии Имп. АН., 1855. – 442 с. + 3 л. Табл. + 1 карта.
- 21 Небольсин П.И. Рассказы проезжего. – СПб.: В типографии Штаба Военно-учебных заведений, 1854. – 343 с.
- 22 Обзор Сыр-Дарьинской области за 1889 г. Приложения к Всеподданейшему отчету военного губернатора. – Ташкент: Типография братьев О и Г. Перцевых, 1890. – 82 с.
- 23 Обзор Сыр-Дарьинской области. Приложение к всеподданейшему отчету военного губернатора области за 1886 г. – Ташкент: Типо-литография С. И. Лахтина, 1888. – 385 с.
- 24 Паллас П.С. Путешествия по разным провинциям Российской империи. – Ч. 1. Путешествие 1768–1769 гг. / Перевод О. Томский. – СПб.: Тип. Имп. АН., 1773. – 657 с. + 28 вкл.; – Ч. 2. – 1770 г. – 476 с.; Ч. 3. – Вторая половина 1772–1773 годов / Перевод Г. Зуев. – 1788. – 480 с. + 50 вкл.
- 25 Пашино П.И. Туркестанский край в 1866 году. Путевые заметки. – СПб., 1868. – 179 с. + ил. + 1 л. карта.
- 26 Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга для русских людей / Под ред. П. П. Семенова и академика В. И. Ламанского. – Т. XIX. Туркестанский край. Составил князь В. И. Масальский. – СПб.: Издание А. Ф. Дефриена, 1913. – 861 с. + карта.
- 27 Рычков П.И. Топография Оренбургской губернии. – 2-ое изд. – Оренбург: Типография В. Бреслина, 1887. – 405 с.
- 28 Сазонова М.В. Традиционное хозяйство узбеков Южного Хорезма. – Ленинград: Наука: Ленинградское отделение, 1978. – 97 с.
- 29 Самойлович А.Н. Западный Туркестан со времени завоевания арабами до монгольского владычества. Историко-географический очерк. – СПб.: «Столичная скоропечатная» С. Х. Золотухина, 1903. – 144 с.
- 30 Смирнов А.П. Быт и нравы киргизов. – 2-ое издание. – Издание учрежденной по Высочайшему повелению Постоянной комиссии народных чтений. – СПб.: Типография Ф. Акиенфиева и И. Леонтьева, 1897. – 27 с.
- 31 Смирнов Е. Сырдаринская область. Описание, составленное по официальным источникам. – СПб.: Типография М. М. Стасюлевича, 1887. – 356 с.
- 32 Татищев В.Н. Избранные труды по географии России. – М.: Гос. издательство географической литературы, 1950. – 248 с.
- 33 Фазаллах ибн Рузбехан Исфохани. Михман наме-ий Бухара (Записки Бухарского гостя) / Перевод, предисловие и примечание Р. П. Джалиловой. Под ред. А. К. Арендса. – М., 1976. – 196 с.

REFERENCES

- 1 Ageeva E.I., Pacevich G.I. Iz istorii osedlyh poselenij i gorodov Juzhnogo Kazahstana. Trudy Instituta Istorii, arheologii i jtnografii. Tom V. Arheologija. Alma-Ata: Izdatel'stvo ANKazSSR, 1958. S. 3-209. (294 s.).
- 2 Вайрақов К.М. Қазақстанда ежелгі қалалары. Алматы: «Аруна Ltd», 2007. 384 б.
- 3 Bartol'd V.V. Istorija kul'turnoj zhizni Turkestana. Sochinenija. Obshhie raboty po istorii Srednej Azii. Redkol. B. G. Gafurova. M.: Izdatel'stvo vostochnoj literatury. T. II, ch. I. 1963. 1020 s.
- 4 Bartol'd V.V. K istorii oroshenija Turkestana. Sochinenija. T. III. Redkol. B. G. Gafurova. M.: Nauka, 1965. 711 s.
- 5 Valihanov Ch.Ch. Sobranie sochinenij v pjati tomah. T. 4. Alma-Ata: Glavnaja redakcija Kazahskoj sovetskoj jenciklopedii, 1985. 458 s.
- 6 Gorbunov V. Putevoditel' po Kazahstanu. Moskva-Almaty, 1932. 152 s.
- 7 Grodekov N.I. Kirgizy i karakirgizy Syr-Dar'inskoj oblasti. Juridicheskij byt. T. 1. Tashkent: Tipo-litografija S. I. Lahtina, 1889. 205 s.
- 8 Dobromyslov A.I. Goroda Syr-Dar'inskoj oblasti. Kazalinsk, Perovsk, Turkestan, Aulieata, Chimkent. SPb., 1912. 8 s.
- 9 Eleuov M. Syrdarija özeniniñ orta arysy men Qarataudıñ ortarasıylyq keruen zholdary. «Eurazija tarihy men мәдениетindegi Aral – Syrdarija өңірінің омы» Halyqaralyq ғылыми konferencija materialdary. Almaty: Ama, 2009. B. 35-41 (432 b.)
- 10 Kazahsko-russkie otnoshenija v HVIII–HII vekah (1771–1867 gody). Sbornik dokumentov i materialov. Alma-Ata: Izdatel'stvo Nauka, 1964. 572 s.
- 11 Maksheev A.I. Opisanie nizov'ev Syr-Dar'i. SPb.: V tipografii Imp. AN., 1856. 80 s.
- 12 Kostenko L.F. Turkestanskij kraj. Opyt voenno-statisticheskogo obozrenija Turkestansko-voennogo okruga. Materialy dlja geografii i statistiki Rossii. SPb.: Tipografija i hronolitografija A. Transhelja, 1880. T. I. 452 s. + 3 karta; T. II. 200 s.; T. III. 307 s.
- 13 Margulan A.H. Drevnie karavanye puti cherez pustynju Betpak dala. Vestnik Akademii nauk KazSSR. Almaty, 1949. S. 68-77.
- 14 Materialy po istorii Kazahskoj SSR (1785–1828 gg.) T. IV. M.-L.: Izd. AN SSR, 1940. 543 s. + 1 l. karta.
- 15 Materialy po obsledovaniju kochevogo i osedlogo tuzemnogo hozjajstva i zemlepol'zovanija v Amudar'inskom otdele. Syrdarinskoy oblasti. Vyp. 1. Tekst. Tashkent, 1915. 300 s.
- 16 Mejer L. Materialy dlja geografii i statistiki Rossii, sobrannye oficerami general'nogo shtaba. Ch. 1. Kirgizskaja step'. Orenburgskogo vedomstva. SPb., 1865. 288 s. + 12 l karta + tabl.
- 17 MKZ. Syr-Dar'inskaja oblast'. Kazalinskij uezd. Glavnoe upravlenie zemleustrojstva i zemledelija Pereselencheskogo upravlenija. Tashkent: Tipo-litografija V. M. Il'ina, 1913. 148 s. + prilozhenija 1-17., tabl. 1 + 221 + karta 1 list. (383 s).
- 18 MKZ. Syr-Dar'inskaja oblast'. Perovskij uezd. Glavnoe upravlenie zemleustrojstva i zemledelija Pereselencheskogo upravlenija. Tashkent: Tipo-litografija V. M. Il'ina, 1912. 190 s. + prilozhenija 32 s. + tabl. 127 s. + 45 s. + karta 3 list. (394 s).
- 19 Narody Rossii. Kirgizy. Istoricheskij ocherk i narodnyj harakter. SPb.: Tipografija tovarishhestva «Obshhestvennaja pol'za», 1879. 58 s.
- 20 Nebof'sin P.I. Oчерки торговли России со Средней Азии // ЗИРГО. Knizhka 10. SPb.: V tipografii Imp. AN., 1855. 442 s. + 3 l. Tabl. + 1 karta.
- 21 Nebof'sin P.I. Rasskazy proezzhego. SPb.: V tipografii Shtaba Voенно-uchebnyh zavedenij, 1854. 343 s.
- 22 Obzor Syr-Dar'inskoj oblasti za 1889 g. Prilozhenija k Vseподданейshemu otchetu voennogo gubernatora. Tashkent: Tipografija brat'ev O i G. Percevyh, 1890. 82 s.

23 Obzor Syr-Dar'inskoj oblasti. Prilozhenie k vsepoddanejšemu otchetu voennogo gubernatora oblasti za 1886 g. Tashkent: Tipo-litografija S. I. Lahtina, 1888. 385 s.

24 Pallas P.S. Puteshestvija po raznym provincijam Rossijskoj imperii. Ch. 1. Puteshestvie 1768–1769 gg. Perevod O. Tomskij. SPb.: Tip. Imp. AN., 1773. 657 s. + 28 vkl.; Ch. 2. 1770 g. 476 s.; Ch. 3. Vtoraja polovina 1772–1773 godov. Perevod G. Zuev. 1788. 480 s. + 50 vkl.

25 Pashino P.I. Turkestanskij kraj v 1866 godu. Putevyje zametki. SPb., 1868. 179 s. + il. + 1 l. karta.

26 Rossija. Polnoe geograficheskoe opisanie nashogo otechestva. Nastol'naja i dorozhnaja kniga dlja russkih ljudej. Pod red. P. P. Semenova i akademika V. I. Lamanskogo. T. III. Turkestanskij kraj. Sostavil knjaz' V. I. Masal'skij. SPb.: Izdanie A. F. Defriena, 1913. 861 s. + karta.

27 Rychkov P.I. Topografija Orenburgskoj gubernii. 2-oe izd. Orenburg: Tipografija V. Breslina, 1887. 405 s.

28 Sazonova M.V. Tradicionnoe hozjajstvo uzbekov Juzhnogo Horezma. Leningrad: Nauka: Leningradskoe otdelenie, 1978. 97 s.

29 Samajlovich A.N. Zapadnyj Turkestan so vremeni zavoevanija arabami do mongol'skogo vladychestva. Istoriko-geograficheskij ocherk. SPb.: «Stolichnaja skoropechatnaja» S. H. Zolotuhina, 1903. 144 s.

30 Smirnov A.P. Byt i nrvy kirgizov. 2-oe izdanie. Izdanie uchrezhdennoj po Vysochajšemu poveleniju Postojannoju kommissii narodnyh chtenij. SPb.: Tipografija F. Akien'ieva i I. Leont'eva, 1897. 27 s.

31 Smirnov E. Syrdarinskaja oblast'. Opisanie, sostavlennoe po oficial'nym istochnikam. SPb.: Tipografija M. M. Stasjulevicha, 1887. 356 s.

32 Tatischhev V.N. Izbrannye trudy po geografii Rossii. M.: Gos. izdatel'stvo geograficheskoi literatury, 1950. 248 s.

33 Fazallah ibn Ruzbehan Isfahani. Mihman name-ij Buhara (Zapiski Buharskogo gosti). Perevod, predislovie i primichanie R. P. Dzhalilovoj. Pod red. A. K. Arends. M., 1976. 196 s.

Резюме

Т. Е. Картаева

(Казахский национальный университет им. аль-Фараби, Алматы, Казахстан)

КАРАВАННЫЕ ПУТИ ПРИСЫРДАРЬИНСКОМ РЕГИОНЕ В XIX ВЕКЕ: СТАНОВЛЕНИЕ И НАПРАВЛЕНИЕ

Исторические корни внешней торговли присырдарьинском регионе берет начало с сако-массагетского периода. Одно из направлений “Великого шелкового пути” который проходил по правому берегу среднего и нижнего течения Сырдарьи, далее по северо-восточному берегу Арала и через реку Жайык протянулась на Запад. Караванные пути, проходившие через Сырдарью соединили присырдарьинский регион с Востоком и Западом. В XIX веке присырдарьинские караванные пути продолжили свою миссию соединения Ургенча, Хивы, Бухары, Хорезма с Оренбургом и Омском, далее дорога вела на Запад. Одно из направлений торгового пути пересекало реку Сырдарью, которое проходило через реку Сарысу, далее через Кишитау, Улутау доходило до Томска. Другая торговая дорога через Голодную степь соединяло северо-восток. Так как Сырдарья являлась торговым транзитом в этом регионе были востребованы промыслы: караванбашы, кирекеш – перевозчик груза, шапар – путеводитель и ремесленники которые занимались изготовлением транспорта для перевозки товара, таких как лодка и сал.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, торговля, караванные пути, городской базар, ярмарка.

Summary

T. Kartaeva

(Al-Farabi Kazakh national university, Almaty, Kazakhstan)

CARAVAN WAYS THE NEAR SYRDARIA REGION IN THE XIXth CENTURY: FORMATION AND DIRECTION

The historical roots of inner trade in Near Syrdaria region start from the saka-massagetan period. One of the directions of Great Silk way, which passed along the right bank of the middle and lower reaches of the Syrdaria, then along the north-east bank of Aral and lasted though the lake Jaiyik to the west. Caravar routes passed through the Syrdaria connected near Syrdaria region with the east and the west. In the XIXth century near Syrdaria caravan routes continued connecting Urgench, Khiva, Bukhara, Khorezm with Orenburg and Omsk, then the route led to the west. One of the directions of trade way intersected the lake Syrdaria, which passed through the lake Sarysu, then through Kishitau, it got through to Tomsk through Kishitau and Ulutau. Another trade way Hungry (starving) steppe connected northern-east. As Syrdariawas the trade transit trades: karavanbashi, kirekesh, transporting the load, shaper were demanded in this region. Shapar- guide and craftsman who were dealing with making the transporting.

Keywords: Great Silk way, trade, caravan ways, city market, fair.

Поступила 10.03.2014г.