

«Сейфуллин оқулары – 18: « Жастар және ғылым – болашаққа көзқарас» халықаралық ғылыми -практикалық конференция материалдары = Материалы международной научно-практической конференции «Сейфуллинские чтения – 18: « Молодежь и наука – взгляд в будущее» - 2022.- Т.І, Ч.ІІІ. - С. 249-251

УЧАСТИЕ КАЗАХОВ В ПЕРЕВОЗКЕ СОЛИ И РЫБЫ В XIX ВЕКЕ

*Джумагалиева К.В.,
к.и.н., и.о. ассоц. проф., кафедра истории Казахстана
г. Нур-Султан, КазАТУ им. С.Сейфуллина*

Одним из распространенных занятий казахского населения во второй половине XIX века становится извозный промысел. Наличие своего собственного скота позволяло казахам заниматься транспортировкой грузов. Развитие товарно-денежных отношений, активная ярмарочная торговля привели к тому, что казахи стали втягиваться в новые экономические связи. Часть населения занималась отходничеством. Извозный промысел стал одним из источников дохода населения. Очень часто предметом перевозки были соль и рыба. Перевоз данных продуктов осуществлялся как по суше, так и по воде.

Но куда более значительные трудности возникали при перевозке соли по воде. Если раньше ерики и ильмени были судоходны для любых судов, передвигавшиеся с марта по декабрь, и сами суда поднимали до 400 тыс. пуд., то в середине XIX в. многие реки обмелели. В связи с этим очень часто суда садились на мель [1, л. 66].

Среди перевозивших соль по Волге были татары и казахи. В навигацию 1849 г. татарскими и казахскими судовозчиками было перевезено 1 000 000 пуд. соли. Для перевозки использовались небольшие суда, способные за один раз перевезти до нескольких сот пудов соли.

Таблица 5 - Перевозка соли на судах в 1849 г. с Астраханских озер (в пуд.) [2, л. 5, 13а, 20, 28].

Имена судовозчиков	Запланировано по контракту	Перевезено всего	С дано в магазин	Недостача соли
Шамагун Бактемиров	325 000	325 000	32 4403	597
Ф. Мусаев	148 365	205 100	18 5 288	427
Сагай Утеев	89 800	89 800	89 629	171
Сафар Али Ибраимов	74 500	74 500	74 325	175
Аджи Смаилов	74 400	74 400	74 364	33

Рафик Смаилов	56 500	65 300	65 145	155
Нияз Иреев	45 000	45 000	44 969	31
Маджит Курманалиев	32 700	32 700	32 655	45
Сухай Джумахаев	27 500	27 500	27 478	22
Наурзбай Джангуатов	26 000	26 000	25 957	43
Режеп Нураев	25 000	25 000	24 930	70
Магомед Кошаев	9 700	9 700	9 679	21
Итого:	934 465	1 000 000	97 8 825	1 790

В представленной таблице 5 перечисляются имена судовладельцев и количество запланированной и перевезенной ими соли. Из таблицы 5 видно, что на своих судах возчики перевезли больше, чем это было запланировано по контракту. Однако утечки соли оказалось 1 790 пуд. Но часто это не было виной возчиков, т.к. соль, высыхая, становилась легче и отсюда ее недостача. Поэтому казна всегда учитывала «усышку» соли. Если же владелец судна не выполнял установленных контрактом условий, то обязан был уплатить штраф. Однако во время перевозки соли приходилось сталкиваться с рядом трудностей. Среди которых были как слабая техническая оснащённость судов, так и природно-климатические обстоятельства.

В перевозке соли на Баскунчаке самое активное участие принимали казахи. Подтверждением тому служат данные о перевозке соли и заработках извозчиков, работавшие на Баскунчакском соляном промысле у солепромышленника С.М. Лионозова. Так, в 1883 г. по архивным данным на вывозе соли были заняты (См. таблицу 6) извозчиков 17 человек, погонщиков 20 человек казахов. Суммарный заработок извозчиков составил с июля по ноябрь 434 руб.24 коп., а заработок погонщиков за указанный период времени 478 руб. 97 коп. Русские рабочие погонщики за тот же объем работы получали больше, чем погонщики-казахи.

Таблица 6 - Заработок рабочих, занятых перевозкой соли с о. Баскунчак в 1883 г. [3, л. 9-15]

Рабочие, занятые перевозкой соли	К ол-во ч еловек	Суммарн ый заработок	В среднем на 1 чел.	В среднем в месяц
--	---------------------------	-------------------------	---------------------------	-------------------------

Извозчики (казахи)	1 7	434 руб.24 коп	25 руб.54 коп	5 руб.10 коп.
Погонщики (казахи)	2 0	478 руб.97 коп.	23 руб.94 коп.	4 руб.78 коп.
Погонщики (русские)	5	165 руб.27 коп.	33 руб.05 коп.	6 руб.61 коп.

Из таблицы видим, что в основном перевозкой соли занимались только казахи, среди извозчиков нет русских. Среди погонщиков также преобладали казахи. Представленные данные еще раз подтверждают, что основной рабочей силой на промысле выступали именно казахи. Но в сравнении с русскими рабочими они получали значительно меньше.

В 1896-1898 гг. перевозкой соли были заняты пароволовые фуры, одноконные и верблюжьи повозки (См. таблицу 7).

Таблица 7 - Перевозка соли гужевым транспортом в 1896–1898 гг. [4, с. 15; 5, с. 14].

Виды средств для перевозки соли	1896	1897 год	1898 год
Пароволовые фуры	262	220	306
Одноконные	32	20	
Верблюжьи	2 100	2 580	1 660
Итого:	2 394	2 820	1 966

Однако к 1898 г. число подвод, занятых перевозкой, значительно сократилось в отличие от 1897 г. Именно в этот период активно эксплуатировалась Баскунчакская железная дорога, по которой перевозилась основная часть соли. В 1898 г. по этой дороге было вывезено 14 935 334 пуд. соли. Гужевой транспорт уже не мог конкурировать с железной дорогой, поэтому наблюдалось сокращение числа подвод. В 1898 г. перевозку соли осуществляли только на волах и верблюдах, конную упряжь уже не использовали. В перевозке соли на Баскунчаке больше было занято казахов, чем татар или русских. Именно казахи использовали в своем хозяйстве верблюдов и значительный перевес их как средства перевозки свидетельствует о том, что основными возчиками соли были казахи.

Соляной промысел давал возможность неплохо зарабатывать казахам-возчикам, вывозившим соль на своих верблюдах с Индерского озера. В сентябре 1845 г. на Индерское озеро переправились 2 каравана из Красноярского форпоста и Бокайской крепости, всего 220 человек на 810 подводах, вывезли соли 20 250 пуд. [6, л. 58]. Тогда же через Гребенщиковский форпост прошел караван из 37 человек на 104 подводах, доставивший 2 600 пуд. соли [6, л. 61]. В 1859 г. ими было вывезено 198

256 пуд. соли, в 1860 г. – 377 002, 1861 г. – 271 766, 1862 г. – 256 604. Всего за эти четыре года было вывезено 1 103 628 пуд. соли, в среднем по 6 коп. за пуд, на сумму 66 218 руб. Через Гурьевскую заставу за 10 лет (с 1853 по 1862 гг.) было перевезено 6 475 пуд. на сумму в среднем на 389 руб. [6, л. 226].

Когда Урал был недоступен для судоходства, соль привозится в Гурьев сухим путем на верблюдах. Весной привозили соль в небольшом количестве, т.к. на озере запасов соли было мало, поэтому она и стоила дорого, до 13 коп. за пуд. В конце августа соль вывозилась в большом количестве и цена на нее снижалась до 9 коп. за пуд. [7, с. 395].

Извозчики вывозили не только соль, но и рыбу, выловленную в Каспийском море. Вывоз рыбы имел свои особенности. Аханщики, наловив даже один воз рыбы, сразу же отправляли в Гурьев. По пути следования к возчикам присоединялись другие. Привезенная рыба редко ввозилась в город, обоз останавливался напротив города на Урале. Здесь обоз уже поджидали приемщики и покупатели. Рыба сортировалась, взвешивалась, грузилась на другие подводки и отправлялась в Уральск. Зимой 1890-1891 г. провоз рыбы до Уральска составлял с пуда на лошадях в 40 коп., на верблюдах в 35-30 коп., при весе воза 35 пуд. За провоз одного верблюжьего воза извозчики получали по 12 руб. 25 коп., а на лошадях 14 руб.

Из Уральска рыбу извозчики на возах вывозили в соленом или мороженом виде в Москву, Петербург, Самару, Саратов, Нижний Новгород, Одессу и другие города. В 1896 г. уральские казаки впервые наладили отправку судака в свежем виде в Москву, Варшаву и даже за границу. Рыбу вначале сортировали по размеру, затем по 12 пуд. укладывали в особые ящики, называвшиеся калымагой. В ящик клали солому, на который затем слоями клали рыбу, перемежая льдом, примерно 18 пуд. Свежемороженая рыба отправлялась вагонами с оплатой 70-80 коп. с пуда до Варшавы. Таким образом, на доставку 1 пуда рыбы приходилось от 1 руб.50 коп. до 1 руб. 70 коп. В один вагон помещалось 20 калымаг, т.е. в одном вагоне было 252 пуда рыбы, доставка которого составляла от 378 руб. до 328 руб. 40 коп. Если в сентябре в Уральске судак стоил 2 руб., то в Москве 4 руб., в Варшаве 5-6 руб. Спрос на свежую рыбу был за рубежом настолько велик, что ее поставляли даже Берлин и Вену. [8, с. 16, 47].

Таким образом, извозный промысел стал значительным источником дохода для казахов. Перевозку товаров осуществляли порой на значительные расстояния. Объектом транспортировки были не только соль и рыба, но и другие товары. Начало строительства железных дорог и развитие судостроения и судоходства привели в конечном итоге к исчезновению извозного промысла.

Литература

1. Государственный архив Астраханской области (далее ГААО). Ф. 885. Оп. 1. Д. 55
2. ГААО. Ф. 369. Оп. 1. Д. 750
3. ГААО. Ф. 675. Оп. 2. Д. 2
4. Лендер Н. Волга и ее судоходное дело // Русское судоходство. – СПб.: Изд. Р. Голике, 1889. – №72. – 32 с.

5. Обзор Астраханской губернии за 1898 год. – Астрахань, 1899. – 67 с.
6. Центральный государственный архив Республики Казахстан. Ф. 4. Оп. 1. Д. 2372
7. Гаркема В. Очерк месторождений соли и добычи ея в Астраханской губернии // Приложение к Памятной книжке Астраханской губернии. – Астрахань: Изд. Астраханского статистического комитета, 1890. – 87 с.
8. История Казахстана в источниках зарубежных архивов (по материалам Государственного архива Астраханской области РФ). – Атырау, 2007. – 115 с.