

## РОССИЙСКО-АЗИАТСКИЕ ТОРГОВЫЕ КАРАВАНЫ XVIII–XIX ВВ.: ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ И ДОРОЖНАЯ ПОВСЕДНЕВНОСТЬ

© 2023

Абдрахманов К.А.

Оренбургский государственный педагогический университет (г. Оренбург, Российская Федерация)

*Аннотация.* Исследование освещает транспортные вопросы экономических отношений России и государств Азии в XVIII–XIX вв. В работе предпринята попытка систематизации накопленных сведений о механизме работы торгового каравана как важного элемента трудовой повседневности коммерсантов, занятых международной торговлей в исследуемый период. Прописаны ключевые задачи предпринимателей при организации каравана. Являясь главным заказчиком услуг караванного хода, купечество старалось учесть все нюансы подготовки товаров к отправке, от подбора руководящего и рабочего персонала до закупки крепежной снасти. Сделан акцент на элементах дорожной повседневности личного состава караванного хода, таких как правила размещения груза на вьючных животных и забота о них, гастрономический арсенал караванщиков, условия отдыха, пополнение запасов воды и провизии во время движения. Уделено внимание принципам подбора начальников каравана, их функциям и полномочиям. В процессе исследования был выявлен ряд отличий между российскими и азиатскими караванами, заключавшимися, прежде всего, в статусе начальников каравана, способе передвижения владельцев товара, и организации питания. Источниковая база исследования, сформированная неопубликованными архивными материалами, нарративами купцов и путешественников, перемещавшихся в XVIII–XIX в. на вьючных животных по азиатским степям и пустыням и приобщившихся к походному быту, позволили воссоздать микросреду караванного хода как уникального логистического явления.

*Ключевые слова:* караван; повседневность; Средняя Азия; вьючные животные; возчики; купечество; погодные явления; климатические условия; верблюды; Оренбург; погонщики; дорожный быт; колодцы; отечественные коммерсанты; товары; вода; продукты питания; упряжь; время в дороге; начальник каравана; ящики с чаем; вес груза.

## RUSSIAN-ASIAN TRADE CARAVANS OF THE 18TH–19TH CENTURIES: FEATURES OF ORGANIZATION AND EVERYDAY LIFE ON THE ROAD

© 2023

Abdrakhmanov K.A.

Orenburg State Pedagogical University (Orenburg, Russian Federation)

*Abstract.* The study covers transport issues of economic relations between Russia and Asian states in the 18th–19th centuries. The paper attempts to systematize the accumulated information about the mechanism of the trade caravan as an important element of the everyday work of merchants engaged in international trade in the period under study. The article describes the key tasks of entrepreneurs in organizing a caravan. Being the main customers of the caravan services, the merchants tried to take into account all the nuances of preparing goods for shipment, from the selection of management and working personnel to the purchase of fastening gear. Emphasis is placed on the elements of everyday life of the caravan personnel, such as the rules for placing cargo on pack animals and caring for them, the gastronomic arsenal of caravaners, recreation conditions, replenishment of water and provisions during the movement. The article describes the principles of selection of caravan masters, their functions and powers. In the course of the study, a number of differences between Russian and Asian caravans were discovered, which existed mainly in the status of caravan masters, the way the owners of the goods travelled and how meals were organized. The source base of the study, formed by unpublished archival materials, narratives of merchants and travelers who traveled in the 18th–19th centuries on pack animals across the Asian steppes and deserts and participated in the everyday camp life, made it possible to recreate the microenvironment of the caravan travel as a unique logistical phenomenon.

*Keywords:* caravan; everyday life; Central Asia; pack animals; teamsters; merchants; weather conditions; climatic conditions; camels; Orenburg; drovers; road life; wells; domestic merchants; products; water; food; harness; travel time; caravan master; tea boxes; cargo weight.

В сложившихся на современном этапе мировой истории геополитических и экономических условиях вопросы торгово-транспортной коммуникации России с соседними государствами юго-восточного вектора обретают все большее значение. Поиск и освоение оптимальных торговых маршрутов вдоль азиатской границы страны, производящиеся в данный момент, делают актуальным анализ вопросов логистики в эпоху становления российско-азиатских деловых

связей. В настоящее время бытовые сюжеты семейной или деловой активности человека имеют положительную динамику в отечественной историографии. Возросшая популярность истории повседневности и микроистории обусловили сужение предмета исследования до внутрисемейных отношений, ограничили научный поиск размерами жилища или производственного помещения. Приверженность исследователей этим направлениям научного знания поз-

воляет выявить и максимально четко детализировать составные части и процессы различных сфер повседневности (семья, досуг, труд), чтобы воссоздать многогранную картину быденности человека. Специфика подготовки торгового каравана к длительному переходу по труднопроходимой местности с неблагоприятными климатическими условиями представляет собой один из элементов, характеризующих трудовую повседневность предпринимателей, производивших деловые операции на азиатском направлении в XVIII–XIX веках. Отрезок времени от сбора торгового каравана до его прибытия в пункт назначения представляет особый малый жизненный сюжет, в центре которого «...расположен отдельный человек» [1, с. 151]. Цель исследования заключается в поиске отличительных черт караванов отечественных и азиатских предпринимателей и создании максимально реалистичной картины дорожного быта участников караванного торгового пути XVIII–XIX веков.

Советскими и современными авторами опубликовано множество работ, осветивших историю экономических связей Российской империи с государствами Азии в дореволюционное время. Реализованные на макроуровне изыскания практически обошли стороной рутинные моменты профессиональной деятельности субъектов торгового движения между Россией и Азией. Слабоизученными остаются принципы вербовки караванной obsługi, особенности взаимодействия наемных работников и хозяев товара, продуктовая корзина караванщиков, конструктивные особенности упряжи вьючных животных, критерии определения максимального веса для перевозимого на спинах верблюдов груза. Отсутствие анализа этих деталей фокусирует внимание массового читателя лишь на центральной функции каравана как основного средства торговой коммуникации между Россией и Азией, оставляя за рамками понимания эмоциональный, интеллектуальный и физический вклад непосредственных участников транспортировки товаров. Сведения о караванных дорогах между Оренбуржем и Средней Азией, эксплуатировавшихся в середине XIX в., длительности переходов и средствах перевозки представлены в монографии М.К. Рожковой [2]. Работа С.В. Березниченко, посвященная российско-китайской караванной торговле XVIII в., содержит ценные сведения о количестве участников коммерческих экспедиций, фиксирует имена купцов, дипломатов, священнослужителей и демонстрирует номенклатуру предметов купли-продажи [3]. Вместе с тем данное исследование почти не уделяло внимание походно-бытовому вопросам караванного торгового пути. О караванах как решающем факторе становления международной торговли с начала зарождения цивилизации говорится в статье В.А. Германова [4]. Информацию о подготовке каравана к походу и специфике трудовой повседневности коммерсантов во время движения по торговым маршрутам между Россией и Азией в XIX в. кратко сообщают работы Е.В. Бурлуцкой и К.А. Абдрахманова [5; 6]. Так как научные материалы, посвященные быту караванщиков, носят фрагментарный характер, то появление данной работы выглядит вполне обоснованным.

Человечеству всегда было свойственно романтическое восприятие внешнего вида, функциональных задач и принципов работы торгового каравана. Дея-

тели науки и искусства нередко представляли в «сакральном» свете главную тягловую силу каравана – верблюдов. Участника геологоразведочной экспедиции 1816 г., направленной в казахскую степь, И.П. Шангина, наблюдавшего за караваном калужского купца 1-й гильдии Свешникова, крайне восхитило это «...великолепное зрелище трудов и промышленности человеческой» [7, с. 30]. Российско-американский историк-антиковед М.И. Ростовцев называл верблюдов «носителями торговли», которых сама пустыня создала для работы на караванных маршрутах [8, с. 19]. В стихотворении мыслителя и поэта Мухаммада Икбала есть отрывок, воспевающий силу и выносливость этого животного [9, с. 123]:

Поступью широкой, свободной  
Ты спешишь в пустыне безводной,  
Жаждающий идешь и голодный.  
Лишь в часы стоянки бесплодной  
Устаешь ты, нар благородный...

Благодаря своим физиологическим особенностям, верблюды полностью доминировали в процессе торговой коммуникации России с азиатскими странами. Животные обеспечивали товарно-транспортное сообщение империи с ханствами Средней Азии, городами Китая (Кульджа, Чугучак) и пограничным монголо-китайским пунктом Маймачен. Верблюд, как идеальное для суровых дорожных условий транспортное средство, приучался к поднятию тяжестей с достаточного раннего возраста. Вес кладки для 4–6-летних животных колебался в пределах 9–12 пудов (147–196 кг) [10, с. 393]. В среде караванщиков существовало негласное правило, предписывавшее грузить на взрослого двугорбого верблюда ношу весом не более 16 пудов (262 кг) без учета крепежной снасти и тары (седло, веревки, кошма, ящики). Конечно, деловые люди, для которых в приоритете была доставка максимально возможного количества груза при минимальных затратах на средства перевозки, в большинстве случаев закрывали глаза на эту рекомендацию. В середине XIX в. русский историк и путешественник П.И. Небольсин писал: «...в общем расчете раскладки тяжести на верблюдов, принято за право, не всегда впрочем соблюдаемое, чтобы средний вес ноши верблюда никогда не превышал тяжести шестнадцати пудов...» [11, с. 38]. Первостепенная забота купечества о коммерческой выгоде при определении веса товара, закреплявшегося на спине верблюда, нашла отражение в военной энциклопедии 1911 года. По свидетельству издания, эксплуатировавшиеся в армейских частях вьючные животные переносили снаряжение в 12–16 пудов, но «при движении в составе купеческих караванов В[ерблюды] несут груз в 20–22 пд.» [12, с. 314]. Если взрослый двугорбый бактриан без ущерба для здоровья принимал ношу в 16–19 пудов (262–311 кг), то более сильный одnogорбый казахский «нар» нес груз весом 20–24 пуда (327–393 кг) [11, с. 173–174]. Этот же автор упоминал о феноменально могучих животных, способных в течение 20–25 дней выдержать вес в целых 32 пуда (524 кг) [11, с. 39]. Однако настолько сильные животные имели незначительное распространение, так как «нар» являлся гибридом, появившимся в результате скрещивания двугорбого бактриана (по линии самок) и туркменского одnogорбого верблюда. Кроме этого, у одnogорбой породы были

свои недостатки. «Он гораздо злее двугорбого и труднее переносит зиму», – сказано об особенностях одногорбых верблюдов [13, с. 3]. Непокойный характер и худшая, по сравнению с двугорбым собратом, защищенность от низких температур, заставляли караванщиков делать выбор в пользу бактрианов. Немецкий ученый на русской службе П.С. Паллас, находясь в 1769 г. недалеко от Красногорской крепости Оренбургской губернии, стал свидетелем движения хивинского каравана: «Верблюды по большей части были двугорбые, какие в здешних азиатских караванах обыкновенно употребляются, а одногорбые очень редко бывают», – записал исследователь [14, с. 374].

Невероятной силой обладали двугорбые верблюды калмыцкой породы. В калмыцких улусах, подведомственных администрации астраханской губернии, регулярно проводились выставки рабочих животных с целью демонстрации их физических показателей. Корреспондент газеты «Волга» описал процедуру проверки силы и выносливости выючных животных на выставке 1864 г.: «Для испытания силы верблюдов их выючили в лежащем положении грузом в 30 пуд, потом приподняв, пускали шагом по ровной дороге, добавляя груз до тех пор, пока не становилось заметным, что тяжесть для животного достаточна. Самая большая тяжесть, поднятая верблюдом в нынешнем году, равнялась 87 пудам 3 фунтам» [15, с. 1].

Несмотря на неприхотливость и внушительный запас сил, верблюд не был лишен слабых мест, присущих любому живому организму. Вследствие этого, при определении оптимального веса товара погонщикам приходилось учитывать особенности рельефа и погодные условия местности, по которой предстояло двигаться каравану, ориентироваться на сезонные изменения. Например, осадки в виде дождя всегда неблагоприятно влияли на здоровье тяглового скота. «От длительных дождей сильно пострадал караванный скот: у верблюдов воспалились ноги, у лошадей в ногах появился мокрец и черви, отчего они охромели, у другого скота отопрели подошвы», – описаны последствия передвижения при неблагоприятной погоде российского каравана, направленного в Китай для выполнения торгово-исследовательской миссии в середине 30-х гг. XVIII в. [3, с. 67–68]. В такой ситуации возчики перегружали часть имущества с тяжелобольных животных на спины менее пострадавших от непогоды, чтобы суметь доставить весь товар в пункт назначения и, по возможности, не уморить тягловый скот. Массовая гибель животных во время торговых переходов была обыденным явлением. Российский предприниматель второй половины XIX в. Д.И. Стахеев, отлично понимавший все тонкости чайного бизнеса – от доставки напитка из китайских провинций до малейших нюансов его продажи на рынках империи, упоминал масштабный падеж верблюдов при движении каравана через заснеженные пространства Монголии. «...Монгол, который платит неустойку, потерял во время пути всех своих верблюдов, которые погибли от болезни ног, долго бродивших по глубокому снегу», – рассказал свидетель подобных эксцессов [16, с. 15–16]. Для того чтобы снизить падеж животных в пути, перед отправкой в дорогу погонщики опреде-

ляли их состояние, и если верблюд был нездоров или недостаточно упитан, то вес ноши менялся в сторону уменьшения. Как отметил П.И. Небольсин, конечный вес груза для «слабого и истощалого» верблюда, «...гораздо меньше, чем на сильного и крепкого» [11, с. 38].

На отдельных маршрутах высокая скорость перемещения каравана превалировала над количественными и весовыми параметрами. По наблюдению Ч. Валиханова, вес верблюжьей кладки во время перехода от Семипалатинска до Кульджи никогда не превышал 12 пудов (196 кг) [17, с. 260]. Выполнение этого условия бдительно контролировали сами погонщики скота – кречи. Этим термином в XIX в. обозначали казахских возчиков, перевозивших товар на арендованных у других лиц верблюдах [17, с. 258]. Название *кречи*, по большей части, применялось по отношению к погонщикам-казахам, задействованным на торговых участках внутри Средней Азии и казахской степи, а также вдоль российско-китайских приграничных районов. Возчиков, обслуживавших караваны, ходившие между Средней Азией и Россией, называли *лаучи*. «Кречи ни за что не дозволит ставить больше. Они на опыте знают, что верблюд с этим выюком может без усталости сделать 8 часов. А верблюжий ход в один час равняется 5 верстам...», – сообщил о важности скоростных характеристик Ч.Ч. Валиханов [17, с. 260]. Учитывая то, что прибыль достигается не только благодаря объемам реализованной продукции, но также складывается из таких компонентов, как скорость доставки и состояние предметов продажи, купечество, торговавшее на указанном направлении, делало ставку на своевременное посещение рынков сбыта и сохранение товарного вида коммерческого имущества. Кроме этого, знательные погонщики старались не загонять арендованный скот, чтобы иметь возможность обратиться к его владельцам в дальнейшем. Совершенно иной подход демонстрировали кречи, ходившие в караванах между Ташкентом и Петропавловском. На этом торговом маршруте оплата услуг погонщиков составляла определенный процент с каждого пуда, благополучно доставленного до конечной точки. В результате «...крекшерский старшина, который заботится только об одном – доставить верблюда хозяину живым, позволяет класть тяжести сколько может поднять животное» [17, с. 260]. Эксплуатация верблюдов на пределе их физических возможностей сокращала срок службы животных «под выюком» до одного года.

В российско-азиатских торговых караванах XVIII–XIX вв. верблюды являлись не единственным видом тягловой силы. Этот выносливый, но очень громоздкий зверь не имел конкурентов на дальних дистанциях, когда путь пролегал по ровной песчаной или степной местности. В горах и на участках с каменистой почвой использовались менее грузоподъемные, но более быстроходные лошади. На себе лошадь могла нести не более 10 пудов (163 кг) груза. Ровная сухая дорога позволяла запрячь лошадь в телегу, что почти вдвое увеличивало перевозимый вес. Серьезно уступая верблюдам по силовым показателям, лошадь была гораздо быстрее и мобильнее, что позволяло

непарнокопытным добираться до места раз в 2–3 быстрее. Для тех коммерсантов, кто следовал формуле «время – деньги», караван лошадей был идеальным вариантом доставки. П.И. Небольсин писал, что благодаря лошадям «...выигрыш во времени доставки товаров вознаграждает излишние по количеству товара расходы» [11, с. 174].

Караваны бухарских, хивинских и кокандских купцов, направлявшиеся в Россию, всегда сопровождало некоторое количество ослов, из-за «...особенной привязанности средне-азийцев к этому животному» [11, с. 174]. Как отмечено в источнике, «при всей малорослости своей, ишак в состоянии переносить иногда одинаковые с конскими ноши» [11, с. 174]. Будучи довольно выносливым, осел был менее требователен к воде и пище, нежели лошадь. Наравне с верблюдами ослы легко переносили жажду, могли пить несвежую или солоноватую воду, питались горькими и жесткими степными растениями. На дальних дистанциях ослы принимали груз весом 4–5 пудов (65–82 кг), при перемещении на малопротяженных отрезках пути животные могли нести 8–10 пудов (131–163 кг) [11, с. 174–175]. «На малых пространствах, купцы пересылают свои товары из места в место на ишаках...», – описывал современник событий движение по торговым маршрутам внутри Средней Азии [11, с. 176]. Ослы перевозили выюки только в сухую погоду, так как копыта животного сильно скользили и проваливались в грязь. В составе среднеазиатских караванов эти животные в основном решали задачи по перевозке в седле караванного начальства и владельцев товара, а также несли провизию и снаряжение амуниции личного состава. «Для езды и возки естественных припасов употребляют, по большей части, простых с европейскими схожих ослов», – записал, рассматривая хивинский караван, П.С. Паллас [14, с. 375]. В 50-е гг. XIX в. для доставки товаров из Оренбурга в Уральское и Аральское укрепления предприниматели использовали волов [2, с. 76]. Однако эксплуатация этих животных носила крайне ограниченный характер.

Далее стоит рассмотреть специфику размещения клади на выючных животных и варианты передвижения на них людей. Поскольку верблюды являлись основным средством перемещения коммерческого имущества в ходе российско-азиатских деловых операций XVIII–XIX вв., то источники всегда делали акцент на технике навьючивания этих животных, оставляя вне поля зрения процесс снаряжения лошадей и ослов. Так как тяжелую ношу не снимали с верблюдов в течение многочасовых переходов, то караванщики заботились о надежном и равномерном распределении клади. Плохо зафиксированный груз мог протереть во время движения войлочные подкладки и нанести вред животному. Вот как описал процесс размещения ноши на спине верблюда и последствия при нарушении технологии выючки писатель-этнограф Е.Л. Марков, посетивший Среднюю Азию в 90-х гг. XIX в.: «Под нижние рожки седла засовываются продольные палки, и уже сверху них навешиваются тюки. Необходимо распределять очень равномерно тяжесть этих тюков на обе стороны седла. Малейший перевес на одну сторону уничтожает силы верблюда и потирает ему бока. Во время дол-

говременных походов неумелая выючка верблюдов губит их гораздо более, чем бескормица, кара или какие-нибудь другие посторонние причины» [18, с. 441]. Особенно травмоопасными были товары, упакованные в тару с жестким каркасом, например в деревянные или камышовые ящики. Взрослый верблюд мог нести от 2 до 4 ящиков чая, который всегда перевозили в твердой упаковке, в зависимости от их размеров и веса [17, с. 260; 16, с. 15]. Если габариты и вес ящиков не позволяли погрузить на верблюда более двух штук, а в среднем самые вместительные ящики чая весили около 6 пудов (98 кг) каждый, то образованный недобор компенсировался за счет размещения других предметов торговли, завернутых в мягкую тару [17, с. 260]. Плетеные из камыша ящики, применяемые при перевозке китайского чая в Россию, дополнительно заворачивались в войлочные чехлы из верблюжьей или бараньей шерсти, которые предохраняли дорогой товар от рассыпания, проникновения пыли и влаги [16, с. 14–15]. Спину животного покрывала подушка, также сделанная из войлока и набитая соломой или камышом [12, с. 314], которая защищала верблюда от контакта с твердым основанием груза в случае повреждения защитного кожаного чехла чайных ящиков. За время долгого пути каравана с чаем из Китая до Кяхты чехлы на ящиках, как правило, сильно протирались. «Наконец чай снят со спины верблюда. Бережно снимают с ящика запыленную и истертую во время пути войлочную крышку...», – описал внешний вид упаковки после трудной дороги Д.И. Стахеев [16, с. 19]. Отечественные коммерсанты, занятые торговлей с ханствами Средней Азии, размещали произведения российской промышленности, требовавшие бережного отношения (изделия из стекла и металла, дорогие ткани, лекарства), в деревянных сундуках. Список имущества ростовского купца С. Кайдалова, отправившего в 1803 г. свои товары в Бухару, включал сундуки «для клажи товаров», которых было закуплено на 70 руб. [19, л. 38]. Мягкие выюки представляли собой свертки из очень толстой бумажной материи, стянутые веревками из хлопчатой бумаги, которые прикреплялись к верблюдам волосными канатами [14, с. 374–375]. При выючке одnogорбых верблюдов сооружали особую деревянную конструкцию, которая позволяла размещать груз сверху и по бокам горба или садиться верхом человеку [12, с. 314]. Размещение клади непосредственно на выючных животных являлось не единственным способом транспортировки товаров. Если позволяло дорожное покрытие и сезон года, то верблюдов, лошадей и волов запрягали в четырехколесные телеги или двухколесные арбы, что увеличивало их грузоподъемность, но замедляло скорость передвижения. На песчаной местности такой транспортный вариант использовать было нельзя, так как колеса телег вязли в песке, а в особенно сильную жару рассыхались и трескались [20, с. 147].

Участники караванного хода использовали тягловый скот и для верховой езды. Способы размещения людей на спинах выючных животных разнились в зависимости от их привычного образа жизни, физических возможностей и культурных традиций. Привычные к постоянному нахождению в седле казахи-

кочевники, привлеченные в караван как возчики и проводники, путешествовали верхом на верблюдах, разместившись прямо на выюках с товаром. Тяжелее переносившие дальние верховые поездки среднеазиатские купцы предпочитали ехать в специальных корзинах, подвешенных к верблюжьим горбам и предназначенных для перевозки людей. «Чалмоносные хозяева товаров восседают обыкновенно, подобрав ноги, в люльках, койках или клетках, подвешенных по обе стороны верблюда», – рассказал заставший прибытие азиатского каравана на оренбургский Меновой двор В.И. Даль [21, с. 218]. Для человека, ведущего оседлый образ жизни, перемещение верхом на верблюде представляло серьезное испытание. «Каждый шаг этого подвижного амбара, который нагружается двумя батманами, 16-ю пудами, раскачивает и кидает ездока своего от горба до горба: незавидная езда!», – писал о тяготах путешествия В.И. Даль [21, с. 218]. Жители России, отправлявшиеся в Среднюю Азию по научным или торговым делам, также практиковали подобный способ передвижения [20, с. 147]. Кроме этого, купцы, караван-баши и прочие представители торгово-караванного начальства могли ехать верхом на ослах или лошадях. «Во время пути вожак обыкновенно сидит на собственной лошади с небогатою кладью, состоящею из запаса носильного платья», – рассказал о способе передвижения каравановожатых из казахских родов П.И. Небольсин [11, с. 59].

Деловая коммуникация между Россией и Азией посредством караванного транспорта активизировалась с началом весны и прекращалась в зимний период. С наступлением благоприятного времени года участвовавшее во внешней торговле купечество запускало процесс подготовки деловой операции, состоявший из ряда этапов. Одной из важнейших задач был поиск верблюдов. Поставщиками выючных животных для караванов российских и азиатских купцов были богатые кочевники-казахи. Российские предприниматели приобретали верблюдов в собственность или арендовали, тогда как торговцы из азиатских стран практиковали только наем животных. «Но торговцы, не имеющие своих верблюдов, как например все приезжие бухарцы и некоторые из наших купцов, входят для этого в сношения с киргизским караванбаши», – уточняет отсутствие у среднеазиатских купцов личного выючного скота источник [22, с. 20]. «Троицкие купцы торговлю с Китаем производят на своих верблюдах», – подтверждал использование россиянами собственных «транспортных средств» Ч.Ч. Валиханов [17, с. 258]. Если существовал риск потери большого количества животных во время караванного перехода, то российские купцы делали ставку на аренду верблюдов. К примеру, один из маршрутов в направлении Троицк – Кульджа пролегал по труднопроходимым гористым местам, преодоление которых часто заканчивалось массовой гибелью верблюдов. В силу этого, троицкие коммерсанты, несмотря на наличие собственных выючных животных, предпочитали «наем киргизских верблюдов», так как их содержание «...сопряжено здесь с большими хлопотами от изнурительного горного пути...» [17, с. 258]. Оплата за одного верблюда, до-

ставлявшего товар из Кульджи или Чугучака до Семипалатинска, составляла в 30-е–40-е гг. XIX в. 15–20 руб. серебром [17, с. 260]. В 1850 г. отправка груза из Оренбурга в Бухару обходилась нанимателю от 11 руб. 43 коп. до 15 руб. 71 коп. серебром за каждого верблюда [11, с. 60]. Актуальные для начала XIX в. расценки на тягловый скот достигали 100 руб. за снабженного упряжью, то есть полностью готового к работе на караванных путях верблюда [23, л. 243 об.]. «Корабль пустыни» без снаряжения стоил около 80 руб. за голову [23, л. 243].

Один из создателей истории повседневности Ф. Бродель, характеризуя период, когда уровень развития научно-технической мысли не позволял человеку создавать скоростные средства передвижения, подвижность которых обеспечивалась силой пара или углеводородного топлива, очень верно подметил, что «путешествовать значило пользоваться услугами других» [24, с. 441]. Торговые караваны могли насчитывать от нескольких десятков до нескольких сотен и даже тысяч выючных животных. Для присмотра за тягловой силой, осуществления разгрузочно-погрузочных работ и обустройства стояночных мест требовались опытные и надежные возчики, которых набирали из казахских родов. Занятые внешней торговлей предприниматели вкладывали в организацию караванов значительные средства, а стоимость отправленных с ними товаров могла достигать 600 тыс. руб. и выше [25, л. 315 об.]. Поскольку успешное прибытие каравана в пункт назначения во многом зависело от нанятых возчиков, то владельцы товаров тщательно подходили к вербовке караванной obsługi. Предприниматели старались проверить репутацию потенциальных работников, расспрашивая коллег об опыте взаимодействия с кандидатами в возчики. Прежде всего купцов интересовала честность наемного персонала, так как многие возчики, действовавшие без контроля со стороны нанимателя на всем отрезке длительного пути, покушались на часть перевозимых товаров. Служивший во второй половине XIX в. приказчиком у разных московских купцов, отправлявших торговые миссии в Среднюю Азию, Н. Уралов рассказал о манипуляциях с упаковками хлопка, которые ради наживы применяли казахи-погонщики. За время стоянки во встречном ауле сам возчик или его сообщник из местных жителей распарывали мешок с хлопком и забирали себе его небольшую часть. Чтобы противоправные действия не были вскрыты, злоумышленники клали в товар кусок обыкновенной глины и снова зашивали тару [26, с. 11]. Подобное средство обмана позволяло отчасти компенсировать недостающий вес, но не могло скрыть уменьшение объема товара. Чтобы не быть уличенными в преступлении на месте разгрузки, «...киргизы-возчики верстах в 150-ти от пункта сдачи обливают "тай" водой...», таким образом добавляя выюку вес и габариты [26, с. 11–12]. Эта мера наносила хозяевам груза ущерб еще больший, нежели воровство работников, так как хлопок от контакта с влагой на сильной жаре начинал гнить и сильно желтел, тем самым полностью утрачивая товарный вид. Отсюда следует, что не уличенные в краже и порче хозяйского имущества погонщики бо-

лее охотно принимались на службу, но явный дефицит таких кадров обеспечивал спрос на услуги менее честных людей.

До присоединения среднеазиатских ханств к Российской империи путешествовавшие по казахской степи караваны постоянно подвергались разбойным нападениям кочевников, которые заканчивались хищением дорожного имущества, угоном людей в рабство и смертью оказавших сопротивление. В свете того, что проблема налетов азиатских номадов на купеческие караваны подробно освещена в ряде современных работ [27–30], считаем целесообразным воздержаться от лишней конкретики в настоящем исследовании и сделать акцент на вопросе влияния выбора возчиков на безопасность движения. Дело в том, что практически не затихавшие в дореформенное время междоусобные конфликты кочевников являлись серьезной угрозой для торгового каравана коммуникации между ханствами Средней Азии и российским приграничьем. У тюркских кочевых народов существовал такой обычай сведения счетов, как барымта, подразумевающий ответное похищение скота у враждебного рода, если представители последнего отказывают потерпевшим в добровольной компенсации ущерба [30, с. 147]. Частым явлением была ситуация, когда казахский род, члены которого подрядились доставить товар из России в Азию или в обратном направлении, активно конфликтовал с соседями. В таком случае одно лишь присутствие в караване представителей враждебной стороны могло спровоцировать атаку кочевников. В апреле 1817 г. комендант Троицкой крепости подполковник Феофилачев писал оренбургскому военному губернатору П.К. Эссену о существовании данной проблемы: «Хотя в недавно прошедшие годы купеческие караваны выходили на здешнюю крепость благополучно, но сего за правило поставить никак невозможно, ибо народ киргиз-кайсацкий не имеет между собой миролюбивых расположений и караванные возчики по здешнему тракту киргизы трех родов: Аргынского, Япаского и Чумекеевского по взаимным барантам часто сами обращают на себя мщение посторонних родов, и чрез то самое расстраивается караванный ход и товары купеческие подвергаются грабежу хищных киргизцев» [31, л. 24]. В связи с этим, для купцов, отправлявших через казахскую степь, было крайне желательным своевременно получать информацию об участии родичей возчиков в междоусобных конфликтах и при возможности находить замену притягивающим опасность работникам.

Эффективность работы всех участников караванного хода и, как результат, удачное завершение похода зависели от начальника каравана, власть которого в период движения вне городской черты была больше, чем у хозяев товара. Сразу после выхода торговой миссии на маршрут следования владельцы имущества «...теряют всякое право располагать ходом каравана или вмешиваться в какие-либо по оному распоряжения» [32, с. 398]. Главных ответственных за переход лиц называли караван-баши, то есть голова каравана. В.И. Даль определил предводителя каравана как «...важнейшее и главное лицо целого явления» [21, с. 219]. В обязанности главы каравана входил поиск оптимального маршрута до заданной

точки, расчет длительности дневных переходов, выбор мест для ночлега, контроль продолжительности ночевки. Во время движения предводитель принимал решение о внеплановых остановках для отдыха людей и животных, ориентируясь на их состояние. Если работа каких-либо возчиков казалась ему неудовлетворительной, то полномочия начальника позволяли убрать ненадежные элементы из каравана и подыскать им замену в ближайшем ауле. «...Он хозяин на походе, и весь караван у него в безусловном повиновении», – очертил круг возможностей вожака В.И. Даль [21, с. 219]. Ответственный за переход каравана должен был не только знать местность, по которой двигались путники, и понимать условия хранения различных категорий товара, но и уметь вести диалог с людьми, способными усложнить караванщикам выполнение миссии. В пути нередко возникали моменты, когда высокие коммуникативные навыки лидера обеспечивали решение конфликтных ситуаций в пользу всего каравана. Так, в 1875 г. караван оренбургского купца 1-й гильдии П. Ванюшина, специализировавшийся на перевозке рыбы, был отогнан жителями урочища Айраклы от местных колодцев под предлогом отсутствия у торговцев грамот уездных начальников, разрешавших использовать воду [33, л. 18]. В это селение сотрудники фирмы купцов Ванюшиных заходили для пополнения припасов, когда следовали с уловом от Каспийского моря до Кунграда. Предприниматель так описал тяжелую ситуацию: «...положение находившихся в караване было нелегкое, в безводной степи близ колодца приходилось умирать от жажды, изнуренный скот падал...» [33, л. 18]. Понимая, что без воды весь караван обречен на гибель, вождь проявил чудеса дипломатии и убедил аульных старшин дать доступ к колодцам. «...Благодаря находчивости старшего в караване недоразумение было улажено путем мирных соглашений», – рассказал о счастливом финале Павел Ванюшин [33, л. 18]. Отсюда следует, что степень комфорта повседневной жизни участников караванного движения в походных условиях всегда зависела от лидерских качеств вожака.

Пути привлечения кадров на должность караван-баши различались в зависимости от государственной принадлежности каравана. Российские купцы прибегали к услугам богатых казахов, владевших большим количеством верблюдов. То есть, применительно к торговым караванам, формируемым отечественными коммерсантами, должность вожака являлась доступной для любого представителя кочевого народа, обладавшего необходимыми материальными ресурсами, знаниями и навыками. «Киргизский караван-баши есть не что иное, как частное лицо, и больше ничего, как простой подрядчик извозчиков», – пояснял специфику статуса казахских караванных начальников П.И. Небольсин [11, с. 44]. Несмотря на отсутствие социального ценза, наемный вождь из казахов должен был иметь опыт поездок на значительное расстояние от родового улуса, знать караванные тропы и желательно лично побывать в городах Средней Азии. О достаточно высоких требованиях к кандидату на должность писал П.И. Небольсин: «...такой киргиз, равно как и тот, кто ни разу не бывал за Сырою [Сырдарья. – К.А.], или на берегах Аму [Амударья. – К.А.], не может быть вожаком в дороге в Буха-

ру» [11, с. 59]. Среднеазиатские торговые делегации водили официально утвержденные в этом статусе люди, основной вид трудовой деятельности которых заключался именно в руководстве караванными переходами. Получается, что для среднеазиатского внешнеторгового мира должность караван-баши являлась профессией. По сути, глава каравана из Средней Азии был неким чиновником, отчетным не только перед хозяином груза, но и перед главой государства. Обязательная фиксация имен караванных начальников, привозивших товар из Азии в приграничные регионы России, свидетельствует о значимости этих фигур в деле внешней торговли среднеазиатских ханств и подтверждает полноту их ответственности за успех караванного перехода. Так, в феврале 1828 г. «прибыли к Астрахани из Хивы чрез Гурьев два каравана, первый при караванном начальнике хивинце Ишнеязе Абдреимове..., ... второй при караванном начальнике хивинце Мамете Зею...» [34, л. 11]. Опытные и удачливые начальники караванов обладали заметным влиянием в коммерческих и правительственных кругах Бухары, Хивы и Коканда. Об уважительном отношении к рекомендации, данной начальником каравана, со стороны хивинской таможенной службы рассказал историк и путешественник Арминий Вамбери, совершивший поездку по Средней Азии в 1863 году. «Само собой разумеется, что ручательство предводителей каравана имеет огромный вес при взвешивании относительных достоинств», – поведал о наличии полезных знакомств венгерский ученый [35, с. 65]. Анализируя вышеуказанное, можно понять, что процесс поиска обслуживающего персонала и утверждение начальника каравана являлись для коммерсантов приоритетной задачей, эффективное решение которой прямо влияло на успех и доходность торгового предприятия.

В 50-е гг. XIX в. путь из Оренбурга до Бухары занимал от 55 до 80 дней, в зависимости от сезона года, погодных условий и форс-мажоров, отрицательно влиявших на скорость передвижения. Караваны, следовавшие из Бухары в Орск, находились в пути 40–50 дней [2, с. 76]. Доставка товара к рынкам сбыта в течение двухмесячного срока считалась хорошим плановым показателем, потому что зачастую время путешествия в несколько раз превышало стандартные цифры. «...Нередки случаи, когда грузы, отправляемые из России, вследствие климатических условий, находились в пути не 70 дней, а 6 и даже 10 месяцев», – обозначил транспортную проблему И. Алкин [36, с. 76]. Зная, что ожидания зачастую расходятся с действительностью и срок делового предприятия может превысить стандартные рамки, челябинский купец Иван Ахматов в 1800 г. оформил на таможене Троицка пропуск для поездки «...в город Бухарию на годичное время для торгу разными товарами» [37, л. 190]. Кроме протяженных маршрутов и суровых климатических условий, для казахской степи и пустынных пространств Средней Азии в исследуемый период была характерна крайне низкая концентрация населенных пунктов, поэтому караванщики всегда возили с собой хороший запас пищи и фуража для животных.

Большие расстояния, преодолеваемые в течение длительного времени, и регулярные внештатные ситуации, продлевавшие срок перехода, позволяли

брать в дорогу только продукты продолжительного хранения. К обязательным съестным припасам относились сухари, которые употребляли как российские и среднеазиатские купцы, так и казахи-возчики. Повседневным дорожным напитком личного состава торговых миссий, представленного русскими или среднеазиатскими коммерсантами, был чай, который пили с сахаром. Среди походного имущества оренбургского купца 1-й гильдии М.Е. Мякинкова, который в 1851 г. выехал в степь из Уральского укрепления, значились «медный чайник, чай и сахар» [38, л. 3]. В продовольственный фонд экспедиции профессора А.М. Никольского также вошли «...сухари, чай и сахар...» [39, с. 78]. Для удобства хранения старались закупать чай, фасованный в так называемые «кирпичи». Водивший во второй половине XIX в. караваны московских купцов в Монголию и Китай приказчик Фома Кукушкин, захватил в дорогу на 10 дней «...кирпич чаю, топленого масла, сахару» [40, с. 16]. Излюбленным напитком работников-казахов был кумыс.

Хлеб караванщикам заменяли баурсаки, так как эти обжаренные в бараньем сале шарики из теста абсолютно не портились в дорожных условиях [40, с. 16]. Наемные кочевники-возчики «...отправляются в дорогу, запасшись на нее крутом (особенного вида комками сыра из овечьего, а иногда из кобыльего молока)...» [11, с. 55]. Восполнить затраты физической энергии, неизбежные в тяжелых дорожных условиях, помогали мясные блюда. Большую часть баранов покупали в аулах, расположенных на линии следования каравана, так как гнать с собой целое стадо было очень проблематично, потому что погонщикам пришлось бы уделять внимание не только выючным, но и животным, предназначенным в пищу. Чтобы исключить распыление сил обслуживающего персонала, и как следствие, потерю времени, начальники караванов обычно брали лишь небольшое количество живности, которого хватало на первые дни путешествия. Правда, географический фактор порою менял общепринятые правила. Казахи, кочевавшие рядом с г. Троицк Оренбургской губернии, подрывшись вести караван из этого пункта в Бухару, снимались с места вместе со всем хозяйством и семьями. Вот как П.И. Небольсин описал это невероятное зрелище: «Жены, дети, табуны лошадей и стада овец, все принадлежности хозяйства, все это движется вместе с караваном, который тянется целым аулом...» [11, с. 55]. Это явление было вызвано тем, что караванный маршрут, ведущий от Троицка к столице эмирата, пролегал через плодородные, удобные для выпаса скота земли, на которые стремились попасть кочевники [11, с. 56].

Организация питания в караванах российской и азиатской сторон имела свои отличия. Например, хивинские коммерсанты, желая повысить комфорт пребывания в дороге и сэкономить время, отказавшись посещать селения без крайней необходимости, закупали кур в расчете на весь маршрут следования. «Хивинские купцы, отправляющиеся в Оренбург, берут с собой в особых клетках живых кур, но это мне показалось слишком большой роскошью для путешествия в пустыне», – прагматично рассудил профессор А.М. Никольский, посетивший Среднюю Азию в 80-х гг. XIX в. [39, с. 78]. Российские предпринима-

тели если и покупали птицу, то только в период стоянок в аулах, предпочитая все же питаться бараниной или говядиной. Из-за скудной растительности степных и пустынных пространств участникам караванного хода приходилось брать запас дров с собой. Если в пути появлялась возможность восполнить запасы топлива, то караванщики предпочитали рубить саксаул. Это «дерево в рубке твердое, но хрупкое, лист имеет продолговатый, в огне горит жарко и к деланию углей отменно выгодно...», – писал о полезных свойствах саксаула современник [41, с. 189]. В качестве топлива использовали также кизяк, который брали в дорогу сопровождавшие караван казахи [42, с. 511].

Главной продовольственной ценностью в походных условиях всегда являлась вода. Отдавая приоритет коммерческим грузам, караванщики не брали в дорогу запас воды более чем на 2–3 суток. Такой временной интервал был обусловлен расстоянием между колодцами, расположенными вдоль караванных маршрутов на удалении около двух дней пути друг от друга [20, с. 147]. Несмотря на точные сведения о нахождении колодцев, расход воды старались нормировать, так как в силу различных обстоятельств пополнить запасы не всегда представлялось возможным. Проблемы с набором воды могли возникнуть по нескольким причинам: во-первых, во многих колодцах вода была ненадлежащего качества (горькая или соленая), которую человек и верблюды, в ограниченном объеме еще могли употреблять, но поить лошадей этой жидкостью было нельзя. Во-вторых, из-за враждебности местного населения караван мог уйти от колодца, так и не решив жизненно важную задачу. В-третьих, посещение колодцев порой было сопряжено с реальной угрозой для жизни людей. В начале XIX в. туркменские и каракалпакские разбойники специально разместили свою ставку возле одного из колодцев, чтобы было удобно нападать на караваны, сходявшие с дороги для набора воды [41, с. 190].

Во время стоянок и ночевки караванщики размещались в дорожных кибитках, потому что отдых под открытым небом был связан с дискомфортом и риском для здоровья и жизни. В 1809 г. поручик А. Субханкулов совершил «...с торговым караваном поездку в Бухару ко двору эмира Хайдара...», для чего приобрел «...путевой одежды, дорожной кибитки...» и прочих походных принадлежностей на сумму 160 руб. 83 коп. [23, л. 181, 243]. Пренебрегавшие укрытием путники страдали от укусов многочисленных насекомых и могли подвергнуться нападению фаланги. А.М. Никольский сообщал, что «укушение фаланги чрезвычайно болезненно и, как говорят, в некоторых случаях, при известных осложнениях, даже смертельно» [20, с. 156]. Конечно, походные жилища не представляли непреодолимую преграду для сонмищ обитавших в степи насекомых. Участник похода в Хиву 1873 г. Максуд Алиханов-Аварский на собственном опыте убедился в плохой герметичности дорожных кибиток. «В кибитках духота и несносные мошки. Палатки кажутся серыми от их сплошной массы...», – негодовал российский военный [43, с. 21]. Сопровождавшие караваны работники из казахов использовали в походе разновидность кибиток под названием джуламейка и юламейка [11,

с. 55]. Конусообразная юламейка была идеально адаптирована для эксплуатации в дорожных условиях, так как «...скорее собирается, скорее складывается...» [11, с. 55].

Таким образом, российско-азиатские торговые караваны XVIII–XIX вв. представляли из себя уникальное явление в экономической жизни фронтальных территорий. Отправка товаров караванным способом включала несколько организационных этапов. Условно структуру процесса перевозки груза можно разбить на два ключевых периода – подготовку и переход, которые, в свою очередь, состояли из менее продолжительных и трудозатратных «сегментов», таких как поиск возчиков и проводников, аренда или покупка вьючных животных, выбор начальника каравана, определение количества остановок в пути, выбор оптимального маршрута и т.д. От усердия и платежеспособности владельцев коммерческого имущества в области подбора работников, найма охраны, закупки провизии и снаряжения зависел успех деловой операции. В зависимости от ландшафта местности, времени года, расстояния до цели пути или сроков торгового предприятия в караванах использовались разные виды вьючных животных – верблюды, волю, лошади и ослы. Несмотря на идентичную задачу в виде доставки товара до рынков сбыта, российские и среднеазиатские торговые караваны имели некоторые отличия в организации и условиях походного быта участников перехода.

### Список литературы:

1. Орлов И.Б. Микроистория: «атомизация» исторической реальности или ее иной образ? // Национальные образы прошлого: этническая доминанта в историографии и философии истории. Третьи Санкт-Петербургские чтения по теории, методологии и философии истории / отв. ред. А.В. Малинов. СПб.: Северная звезда, 2008. С. 148–156.
2. Рожкова М.К. Экономические связи России со Средней Азией: 40–60-е гг. XIX в. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1963. 239 с.
3. Березницкий С.В. Караванная торговля России с Китаем и отечественная наука XVIII века. СПб.: МАЭ РАН, 2017. 266 с.
4. Германов В.А. Караван: восточный феномен логистики // Наука в Славяно-Греко-Латинской академии. 2014. № 1. С. 40–50.
5. Бурлуцкая Е.В., Абдрахманов К.А. Специфика трудовой повседневности оренбургских купцов, ведущих торговлю с Азией в XIX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2020. Т. 19, № 3. С. 544–562. DOI: 10.22363/2312-8674-2020-19-3-544-562.
6. Абдрахманов К.А. Караванная торговля среднеазиатских купцов с Россией в первой четверти XIX в. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2021. Т. 20, № 3. С. 399–410. DOI: 10.22363/2312-8674-2021-20-3-399-410.
7. Шангин И.П. Извлечение из описания экспедиции, выехавшей в Киргизскую степь в 1816 г. // Сибирский вестник. Ч. 9. СПб.: Морская типография, 1820. 375 с.
8. Ростовцев М.И. Караванные города. СПб.: Факультет филологии и искусств СПбГУ; Нестор-История, 2010. 216 с.
9. Икбал М. Звон караванного колокольчика / пер. с урду и перс. М.: Гос. издат. худож. лит., 1964. 207 с.



10. Черемшанский В.М. Описание Оренбургской губернии в хозяйственно-статистическом, этнографическом и промышленном отношениях. Уфа: Типография Оренбургского губернского правления, 1859. 472 с.
11. Небольсин П.И. Очерки торговли России со Средней Азией (Записки Императорского русского географического общества. Кн. X). СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1855. 445 с.
12. Верблюды // Военная энциклопедия / под ред. К.И. Велличко, В.Ф. Новицкого, А.В. фон Шварца, В.А. Апушкина, Г.К. фон Шульца. Т. 5. Бомбарда – Верещагин. СПб.: Т-во И.Д. Сытина, 1911. С. 314–315.
13. Выставка сельских произведений и промышленности Астраханской губернии в 1863 году // Волга. 1864. № 22. 23 апреля. С. 3.
14. Паллас П.С. Путешествие по разным провинциям Российской империи. Часть первая. СПб.: Имп. Академия наук, 1773. 657 с.
15. Выставка калмыцкого скота и конская скачка, бывшие в Икицохуровском улусе в 1864 году // Волга. 1864. № 43. 10 октября. С. 1.
16. Стахеев Д.И. От Китая до Москвы: история ящика чаю: очерки. СПб; М.: Изд. М.О. Вольфа, 1870. 194 с.
17. Валиханов Ч.Ч. О торговле в Кульдже и Чугучаке // Собрание сочинений в пяти томах. Т. 2. Алма-Ата: Главная редакция Казахской советской энциклопедии, 1985. С. 256–271.
18. Марков Е.Л. Россия в Средней Азии. Очерки путешествия по Закавказью, Туркмении, Бухаре, Самаркандской, Ташкентской и Ферганской областям, Каспийскому морю и Волге. В 2 т. и 6 ч. Т. 1. СПб.: Тип. М.М. Стасюлевича, 1901. 541 с.
19. Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). Ф. 6. Оп. 10. Д. 34.
20. Никольский А.М. В стране глины и песку (Путевые очерки) // Мир Божий. 1894. № 9. С. 145–163.
21. Даль В.И. Бикей и Мауляна // Даль Владимир Иванович. Оренбургский край в художественных произведениях писателя. Оренбург: Оренбургское книжное издательство, 2001. С. 213–289.
22. Очерки Зауральской степи и Внутренней или Букеевской орды: издание К. Солдатенкова и Н. Щепкина. М.: Тип. В. Грачева и комп., 1859. 91 с.
23. ОГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 291.
24. Бродель Ф. Структуры повседневности: возможное и невозможное. Т. 1. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. / пер. с фр. Л.Е. Кубея. М.: Прогресс, 1986. 623 с.
25. ОГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 276А.
26. Уралов Н. На верблюдах: воспоминания из жизни в Средней Азии. СПб.: Типография П.П. Сойкиной, 1897. 188 с.
27. Шкунов В.Н. Российско-индийские торгово-экономические связи в XVIII–XIX вв.: монография. М.: Русайнс, 2018. 188 с.
28. Шкунов В.Н. Среднее Поволжье в системе внешней торговли Российской империи в XVIII–XIX веках: монография. Ульяновск: УлГУ, 2011. 200 с.
29. Лысенко Ю.А. Проблема безопасности торговых караванов в российско-казахских отношениях первой половины XIX в. // Былые годы. 2019. Т. 51, № 1. С. 138–148. DOI: 10.13187/bg.2019.1.138.
30. Абдрахманов К.А. Нападения среднеазиатских кочевников на российские торговые караваны в начале XIX в. // Уральский исторический вестник. 2021. № 2 (71). С. 146–153. DOI: 10.30759/1728-9718-2021-2(71)-146-153.
31. ОГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 1552.
32. Левшин А.И. Описание киргиз-казачьих, или киргиз-кайсацких, орд и степей / под общ. ред. М.К. Козыбаева. Алматы: Санат, 1996. 656 с.
33. ОГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 8474.
34. Государственный архив Астраханской области. Ф. 679. Оп. 1. Д. 38.
35. Вамбери А. Путешествие по Средней Азии: Описание поездки из Тегерана чрез Туркменскую степь по восточному берегу Каспийского моря в Хиву, Бухару и Самарканд, совершенной в 1863 году Арминием Вамбери, членом Венгерской академии / пер. с англ. СПб.: Тип. Ю.А. Бокрама, 1865. 221 с.
36. Алкин И. Средняя Азия: экономико-географический очерк Кара-Калпакстана, Киргизстана, Таджикистана, Туркменистана и Узбекистана. М.: Издание Научно-исследовательской ассоциации по изучению национальных и колониальных проблем, 1931. 389 с.
37. Объединенный государственный архив Челябинской области. Ф. Р-290. Оп. 1. Д. 40.
38. ОГАОО. Ф. 6. Оп. 10. Д. 6520.
39. Никольский А.М. В стране глины и песку (путевые очерки) // Мир Божий. 1894. № 10. С. 66–93.
40. Обручев В.А. В дебрях Центральной Азии. Записки кладоискателя. М.: Государственное издательство географической литературы, 1955. 320 с.
41. Григорьев В. Описание Хивинского ханства и дороги туда из Сарайчиковской крепости. Сообщение А. Попова // Труды Оренбургской ученой архивной комиссии. Вып. XIX. Оренбург: Паровая Типо-литография Т-ва «Каримов, Хусаинов и Ко», 1907. С. 183–193.
42. Пришвин М.М. Черный араб // Собрание сочинений в восьми томах. Т. 1. М.: Художественная литература, 1982. С. 501–532.
43. Алиханов-Аварский М. Поход в Хиву (кавказских отрядов). 1873. Степь и оазис. СПб.: Паровая скоропечатня Я.И. Либермана, 1899. 320 с.

Информация об авторе(-ах):	Information about the author(-s):
<b>Абдрахманов Константин Алексеевич</b> , кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России; Оренбургский государственный педагогический университет (г. Оренбург, Российская Федерация). E-mail: kostya.abdrakhmanov@mail.ru.	<b>Abdrakhmanov Konstantin Alekseevich</b> , candidate of historical sciences, associate professor of Russian History Department; Orenburg State Pedagogical University (Orenburg, Russian Federation). E-mail: kostya.abdrakhmanov@mail.ru.

**Для цитирования:**

Абдрахманов К.А. Российско-азиатские торговые караваны XVIII–XIX вв.: особенности организации и дорожная повседневность // Самарский научный вестник. 2023. Т. 12, № 2. С. 155–163. DOI: 10.55355/snv2023122205.