



Central Asian Trade Caravan Masters in the First Half of the 19th century: Social and Labor Aspect

Konstantin A. Abdrakhmanov

Orenburg State Pedagogical University. Orenburg, Russia. Email: kostya.abdrakhmanov@mail.ru
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9469-7694>

Received: 28 April 2023 | Revised: 15 June 2023 | Accepted: 1 July 2023

Abstract

The study highlights the specifics of the professional activities of caravan masters from the khanates of Central Asia who controlled the movement of caravans in Russian-Asian trade in the first half of the 19th century. The article examines the social status of the caravan masters, defines their authority and main duties during the journey to trading locations, analyzes the features of interpersonal interaction between the leaders and other caravan members, and focuses on the moral and psychological qualities of the caravan leader.

From the moment the caravan set out on a long and dangerous journey through the steppe and desert areas, the caravan master, officially approved by the government of a Central Asian khanate, gained full control over the process of movement. Taking full responsibility for the life and health of the caravan personnel, as well as the safety of the goods, the leader chose the optimal route, determined the locations for stops, controlled the duration of rest, and monitored provisions consumption.

The study demonstrates that the official duties of the caravan leader in the unique logistical setting of a merchant caravan were accompanied by various tasks, the effective solution of which depended on the leader's business mentality and special skills. The archival materials used in this work are being introduced into scientific circulation for the first time.

Keywords

Caravan Master; Appointment; Caravan Bashi; Leader; Trade Caravan; Central Asia; Teamsters; Bukhara Khanate; Kazakhs; Route



This work is licensed under a [Creative Commons "Attribution" 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



Начальники среднеазиатских торговых караванов в первой половине XIX в.: социально-трудовой аспект

Абдрахманов Константин Алексеевич

Оренбургский государственный педагогический университет. Оренбург, Россия
Email: [kostya.abdrakhmanov\[at\]mail.ru](mailto:kostya.abdrakhmanov[at]mail.ru). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9469-7694>

Рукопись получена: 28 апреля 2023 | Пересмотрена: 15 июня 2023 | Принята: 1 июля 2023

Аннотация

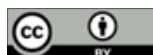
Исследование освещает специфику профессиональной деятельности караванных начальников из ханств Средней Азии, контролировавших движение караванов в российско-азиатской торговле первой половины XIX в. В работе рассматривается общественное положение начальников каравана, определяются их полномочия и основные обязанности во время движения к местам торговли, анализируются особенности межличностного взаимодействия предводителей с другими участниками караванного хода и делается акцент на морально-психологических качествах предводителя каравана.

С момента выхода каравана в длительный и опасный путь по степной и пустынной местности официально утвержденный правительством какого-либо среднеазиатского ханства караванный начальник получал полную власть над процессом движения. Принимая на себя всю ответственность за жизнь и здоровье личного состава каравана, а также за сохранность товаров, начальник выбирал оптимальный маршрут движения, определял места остановок, контролировал продолжительность отдыха, следил за расходом провизии.

Исследование демонстрирует, что должностные обязанности начальника каравана в рабочем пространстве такого уникального логистического явления, которое представлял из себя купеческий караван, сопровождалось рядом задач, эффективное решение которых зависело от делового менталитета и специальных навыков предводителя. Используемые в работе архивные материалы впервые вводятся в научный оборот.

Ключевые слова

начальник каравана; назначение на должность; караван-баши; вожак; торговый караван; Средняя Азия; возчики; Бухарское ханство; казахи; маршрут



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons "Attribution" \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

Введение

Несмотря на наличие широкого круга работ, посвященных экономическим связям России с государствами Азии в дореволюционный период, исследователи незаслуженно обошли стороной особенности функционирования купеческого каравана, представлявшего собой транспортно-коммуникационный феномен международной торговли. В такой ситуации проблема вклада отдельных лиц в обеспечение караванного хода между Россией и ханствами Средней Азии в первой половине XIX в. до сих пор остается за рамками внимания научного сообщества. Алгоритм работы торгового каравана можно понять, обратившись к исследованию советского историка М. К. Рожковой (1963). Автор осветила вопросы межличностного взаимодействия караванной обслуги и владельцев товара, зафиксировала продолжительность караванных переходов между городами российского приграничья и торговыми центрами Средней Азии, обратила внимание на выбор вьючных животных (верблюды, волы, лошади) в зависимости от условий местности. Аналогичные сведения содержатся в статьях В. А. Германова (2014), Е. В. Бурлуцкой и К. А. Абдрахманова (2020). Выполненное по канонам микроистории исследование частично должно устранить историографическую лакуну в оценке субъективного фактора (Минский, 2009, с. 71) работы механизма российско-азиатской караванной торговли.

Организационная специфика среднеазиатских торговых караванов и статус караван-баши

Несмотря на общность задач по обеспечению регулярной товарно-транспортной коммуникации, караваны российских и среднеазиатских купцов имели ряд серьезных отличий. Наиболее заметной была разница в должности начальника каравана, то есть ключевой фигуры караванного хода, от компетентности которого зависел успех важнейшего элемента внешней торговли – доставки товаров в пункт назначения. Во время путешествия по маршруту Средняя Азия – Российская империя или обратно, которое могло занять несколько месяцев и стоить участникам перехода серьезных морально-физических испытаний, весь личный состав безоговорочно подчинялся старшему в караване. Российский дипломат П. И. Демезон, отправившийся с бухарскими коммерсантами осенью 1833 г. из Оренбурга в столицу эмирата для выполнения «ответственного задания разведывательного характера» (Михалева, 1962, с. 59), описал влияние природно-климатического фактора на скорость движения каравана, моральный дух и здоровье участников перехода (Записки о Бухарском ханстве, 1983, с. 26). «В это время холод становился все сильнее и сильнее. Северо-восточные ветры, наиболее опасные в здешних степях, начинали дуть с большой силой, и все предвещало суровую зиму.



Караван, вышедший в прошлом году из Орской [Крепости – К.А.] 19 октября, после изнурительного перехода, испытав в пути холода и бураны, лишь через 76 дней пришел в Бухару. Бухарцы из нашего каравана не могли без ужаса думать об ожидавших их трудностях и опасностях», – констатировал сложность движения через степь в холодный сезон российский посланник (Записки о Бухарском ханстве, 1983, с. 27).

Авторитет начальника каравана среди других категорий личного состава азиатской торговой процессии подчеркнул В. И. Даль, очертив круг его возможностей: «...Он хозяин на походе, и весь караван у него в безусловном повиновении» (2001, с. 219). Исследователь и политический деятель А. И. Левшин, хоть и не ставил под сомнение власть караван-баши над идущими с караваном купцами, но сомневался в абсолютной покорности набранных из казахов возчиков. А. И. Левшин писал, что собственники товаров сразу после выхода в путь «...теряют всякое право располагать ходом каравана или вмешиваться в какие-либо по оному распоряжения» (1996, с. 398). Этот же автор определял период путешествия до заданной точки как время, когда «вожатые делаются господами: избирают направление путешествия, располагают дневками, ночлегами, временем выходов, привалов и проч., повинуюсь только своему караван-баше, т. е. главе каравана, и то не всегда» (с. 398).

Анализ документа XIV в., произведенный в современном исследовании, подтверждает высокий статус начальников в караванах, формируемых в государствах мусульманского Востока. Ярлык ильхана Ирана о назначении предводителем каравана начальника своей личной охраны гласил: «...все члены караванов – знать и купцы признавали вышеупомянутого Таджеддина Али предводителем каравана, не смея ослушаться его слов и мнения, повиновались его приказам и запретам в посадке верхом и спешивании, погрузке и разгрузке» (Абзалов и др., 2022, с. 300–301).

Конечно, можно было бы принять этот случай за уникальный и сделать вывод о том, что неоспоримое лидерство Таджеддина Али обеспечивала стоявшая за ним фигура правителя, но, понимая специфику получения должностей (в том числе и начальников каравана) в азиатских ханствах XIX в., можно увидеть распространенную практику вмешательства высшего руководства в подготовку внешнеторговых операций. Так, глава каравана, в котором путешествовал П. И. Демезон в 1833 г., Нияз Мухаммед, занимал свое место «...благодаря содействию кушбеги, с которым имел дела...» (Записки о Бухарском ханстве, 1983, с. 27). Российский посланник пояснил, что кушбеги являлся «первым министром хана», и, соответственно, вторым человеком в эмирате. Советский историк А. Маджлисов определил приоритетный для кушбеги сектор деятельности: «До присоединения Средней Азии к России основная функция кушбеги заключалась в руководстве военным ведомством» (1967, с. 37). Превращение Бухарского ханства в протекторат Российской империи перенаправило деятельность кушбеги исключительно в гражданское русло. С этого

времени бывший военный чиновник контролировал доходы казны, ведал дипломатической службой и отвечал за развитие хозяйства (с. 40–41). Представленные сведения позволяют понять, что кушбеги в первой половине XIX в. являлся очень могущественным человеком, дружеские или деловые отношения с которым могли помочь желающему получить искомую должность.

Поскольку высшее бухарское руководство помимо государственной службы занималось предпринимательской деятельностью, в том числе крайне выгодной внешней торговлей, постольку в интересах чиновника было знать, что процесс перевозки его товаров контролирует человек, обязанный ему назначением. Например, караван-баши Рахимбай, который в 1833 г. привел караван из Бухары в Россию, должен был любой ценой продать шали, принадлежавшие кушбеги, по очень хорошей цене. Не преуспев на ярмарке в Нижнем Новгороде, он был вынужден отправиться в Москву, потому что «вернуться в Бухару прежде, чем он выгодно продаст их, Рахимбай не осмеливался» (Записки о Бухарском ханстве, 1983, с. 27).

Стоит добавить, что в ханствах Средней Азии считалось нормой, когда политический деятель сочетал официальную должность «...с успешной торговой деятельностью» (Гизатуллин, 2010, с. 170). В том случае, если караванный начальник откровенно пренебрегал должностными обязанностями, даже протекция сверху, обеспечившая ему эту должность, не гарантировала уважительного отношения со стороны участников перехода. Свидетелем неприязненных отношений между главой каравана и входившими в его состав коммерсантами стал П. И. Демезон. Российский подданный видел, что Нияз Мухаммед «...принимал весьма малое участие в делах возглавляемого им каравана», а кроме того, являясь человеком «...нрава малодушного, эгоистичного и злого, был всеми презираем» (Записки о Бухарском ханстве, 1983, с. 27).

Собственно, схема назначения караван-баши представляет собой одно из главных отличий между караванами российских и среднеазиатских купцов. Российские караваны в города Средней Азии водили простые лидеры возчиков, которые набирались из хорошо знавших местность казахов. Таким образом, право руководить караваном российской принадлежности получал довольно богатый степняк, поставивший нанимателям большое количество верблюдов, организовавший наем обслуживающего персонала и пользовавшийся уважением соплеменников в силу своих финансовых возможностей. Историк и путешественник XIX в. П. И. Небольсин предельно ясно прояснил статус начальника каравана, собранного российскими коммерсантами: «Киргизский караван-баши есть ни что иное, как частное лицо, и больше ничего, как простой подрядчик извозчиков» (1855, с. 44). В свою очередь, глава каравана из Средней Азии был официальным должностным лицом, отчетным не столько перед хозяином товара, а сколько перед кем-нибудь из высших чиновников ханства. Пользовавшиеся особой приязнью со стороны своих покровителей, а также заслужившие уважение усердным трудом или просла-



вившие свое имя деловыми успехами среднеазиатские начальники караванов не только обладали заметным влиянием в коммерческих и правительственных кругах Бухары, Хивы и Коканда, но также имели авторитет в приграничных городах Российской империи, ориентированных на внешнюю трансазиатскую торговлю. Об уважительном отношении к рекомендации, данной главой каравана, со стороны хивинской таможенной службы рассказал исследователь 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», – подтвердил высокий социальный статус караван-баши венгерский ученый (1865, с. 65).

Начавший свою работу в 1864 г. Оренбургский городской общественный банк был наделен правом принимать «...в члены банка караван-башей Бухарского, Хивинского и Каканского...» (Зверькова, 2007, с. 89).

Начальники караванов действительно занимали высокую ступень в социальной структуре феодального общества ханств Средней Азии. Положение караван-баши позволяло им использовать в домашнем хозяйстве труд рабов, набираемых из пленных иноверцев. Военный губернатор Оренбурга П. К. Эссен письмом от 28 июля 1819 г. уведомил главу внешнеполитического ведомства империи К. В. Нессельроде о том, что в домах бухарских караванных начальников Бабажана Ходжисаферова и Бекназара Габдулкаримова содержатся в качестве рабов похищенные казахами российские подданные (ОГАОО, 1818–1820, л. 27 об.–28). Русские рабы мужского пола относились к «премиальному» сегменту невольничьего рынка среднеазиатских ханств XVIII – первой половины XIX вв., поэтому эксплуатация этой категории пленников свидетельствует о серьезных финансовых возможностях караванных начальников. «Самые высокие цены были на рабов-мужчин русского происхождения. Их в основном покупали бухарский эмир или хивинский хан...», – сообщила о ценности русских невольников Ю. А. Лысенко (2018, с. 178).

Стоит сказать, что опыт вождения караванов не являлся ключевым показателем при выборе претендентов на должность начальника. Как уже отмечалось выше, поддержка членов правительства могла дать власть над караваном абсолютно некомпетентным людям. К примеру, представленный выше Нияз Мухаммед был «старец» 65 лет, и являлся ставленником бухарского кушбеги (Записки о Бухарском ханстве, 1983, с. 27). Начальник другого бухарского каравана, прибывшего в 1834 г. в Орскую крепость, писал о себе: «Зовут меня Умурбай сын Сафарбаев отроду себе имею 20 лет, веры магометанской...» (ОГАОО, 1834–1835, л. 2). Отсюда можно предположить, что, прожив всего 20 лет, молодой человек вряд ли успел заработать авторитет среди бухарского торгового класса как успешный предприниматель или обзавестись солидным опытом дальних поездок, наделяющим его кандидатуру неоспоримым преимуществом при выборе начальника каравана. Между тем, такие качества

предводителя, как опыт пребывания в экстремальных условиях, мастерство парламентаря и личный авторитет, были крайне важны в дорожных условиях. Азиатские торговые караваны XIX в. насчитывали большое количество людей, существенную часть из которых составляли собственно хозяева груза, зачастую очень богатые и влиятельные люди, которые могли сомневаться в тех или иных решениях молодого начальника.

Архивные данные позволяют рассмотреть социально-профессиональную структуру среднеазиатского торгового каравана. Из рабочей документации оренбургского кордонного начальника подполковника Подурова следовало, что в июне 1834 г. объединенный хивинско-бухарский караван «...следует в Оренбург в ста пятидесяти человеках на шестистах верблюдах, в нем караванный начальник хивинец Мадамин Джабаркулов...» (ОГАОО, 1834-1835, л. 13-13 об.). Личный состав делился на категории в следующем количестве: хивинских купцов – 69, бухарских – 15, афганский купец – 1, и при каждом из них от 1 до 4 служащих-соплеменников (ОГАОО, 1834-1835, л. 25-27 об., 28-28 об.). Ориентацию на местности контролировали целых два вожака – Ямгурчи Сакамасов и Баймамет Яманчиев (ОГАОО, 1834-1835, л. 27 об.-28). Управление верблюдами обеспечивало несколько десятков возчиков-казахов.

Еще одной важной особенностью руководства караваном являлась необходимость для среднеазиатского караван-баши разделять командные функции на время пути с казахским лидером возчиков, который при переходе становился как бы заместителем основного начальника. Для успешного преодоления изнурительного и опасного пути во главе азиатского каравана находился своего рода «дуумвират», состоявший из среднеазиатского должностного лица, осуществлявшего общее руководство, и вожака из казахов, ответственного за ориентацию на местности и коммуникацию с населением встречных аулов. Караван-баши устанавливал приемлемый срок перехода, определял продолжительность сна и приема пищи, а по прибытии к месту торговли взаимодействовал с местной администрацией и деловыми людьми, а также отстаивал интересы своих земляков. «...Он один отвечает за успех и неудачу избранного степного пути, который пролагает вновь при каждом новом походе; он делает привал, роздых, дневку, назначает подъем, принимает меры против грабежа...», – перечислял перечень походных задач начальника каравана В. И. Даль (2001, с. 219). Взаимопонимание и согласованные действия начальника и вожака служили залогом успешного путешествия. Доставивший 10 июня 1834 г. бухарский караван после четырехмесячного пути в г. Троицк Оренбургской губернии караван-баши Мурза Абдулнасыр Исмагилов очень лестно отозвался о профессионализме казахского вожака. «...Вожак каравана и начальник над возчиками япасского рода почетный киргизец Бигижан Байманов при следовании каравана содействовал всеми силами к достижению благополучного следования каравана и предохранял благоразумными своими распоряжениями от всяких, могущих случиться в степи вредных последствий



каравану, в чем все бухарские торговцы изъявляют к нему особенную благодарность», – подчеркнул результативность сотрудничества с кочевником бухарский подданный (ОГАОО, 1834–1835, л. 12 об.).

Основные функции начальника каравана

В ведении начальника каравана находился вопрос безопасности людей и имущества. Доставка каравана без физического и материального ущерба к месту торговли порой представлялась трудновыполнимой задачей, так как в Казахской степи, особенно в первой половине XIX в., обитали многочисленные номады, промышлявшие грабежом на торговых маршрутах. Порой среднеазиатские караваны в полном составе становились заложниками политических интриг правящей казахской элиты или предметом торга кочевников с российской стороной. Так, в ноябре 1806 г. казахский султан Каратай – сын покойного хана Нуралы (Ерофеева, 1997, с. 130) – остановил «в сорока верстах расстоянием от Илецкой Защиты» сразу два каравана (ОГАОО, 1806, л. 3). Один принадлежал хивинским купцам и насчитывал до 300 верблюдов, второй, состоящий из 80-ти верблюдов, вышел из г. Кунграда (ОГАОО, 1806, л. 3–3 об.).

Особый интерес этот документ представляет тем, что содержит подробные сцены противостояния участников каравана степным налетчикам. О задержании указанных караванов говорится, что «султан Каратай Нуралиев сам с бывшими при нем более тысячи человек киргизцами, приблизившись к аулам старшины Асава, остановил оные караваны и команду окружил, содержа таким образом целые сутки» (ОГАОО, 1806, л. 3 об.). Казахский старшина Асав Баракбатырев был одним из родовых лидеров кочевников, чьи семьи занимались сопровождением караванов российских и азиатских торговцев. Вот и в данном случае А. Баракбатырев собирался проводить азиатских купцов до Илецкой Защиты, но был перехвачен людьми Каратая. Будучи заблокированными превосходящими силами степняков, купцы, возчики и охрана несколько раз отражали атаки разбойников. «От султана Каратая чинимо было неоднократно нападение на команду со стрельбою из луков, но не причинено, однако, ни какого более вреда, кроме что убита одна под башкирцом лошадь», – описывает ход сражения источник (ОГАОО, 1806, л. 3 об.). По итогам переговоров Каратаю все же пришлось пропустить караваны, дабы не спровоцировать карательный рейд российских войск вглубь Казахской степи.

По показаниям начальника кунградского каравана Арнияза Павланкулова, прежде чем отпустить заложников, Каратай все же «взял в пошлину себе с каждого верблюда по одному халату» (ОГАОО, 1806, л. 4.). Такой выбор предмета дани объясняется повышенным спросом на халаты, изготовленные в Средней Азии, среди населения Казахской степи. Непосредственный участник российско-азиатской караванной торговли середины – второй поло-

вины XIX в. Н. Уралов, служивший приказчиком у многих предпринимателей, писал о популярности в кочевой среде этих элементов одежды: «Главный продукт потребления между киргизами – халаты...» (Уралов, 1897, с. 166). В середине XIX в. минимальная стоимость бухарского халата составляла 1 руб. 50 коп. (с. 167).

В ходе следствия, учиненного Оренбургской пограничной комиссией, начальник хивинского каравана Ирназар Уисов подтвердил, что «от султана Каратая не причинено каравану никаких обид» (ОГАОО, 1806, л. 4 об.). Однако, как полагает следственная группа, «сие он показывает, как из слов его же приметно, опасаясь, дабы за открытие справедливости, при будущем его следовании в Хиву, не понести жестокого отмщения» (ОГАОО, 1806, л. 4 об.). В ответе караван-баши проявились такие черты характера должностного лица, ответственного за жизнь и имущество своих соплеменников, как сдержанность и дальновидность. Заинтересованный в успешном завершении коммерческого предприятия и стремившийся сберечь груз, здоровье и жизнь караванщиков на обратном пути, И. Уисов не поддавался желанию отомстить Каратаю за остановку каравана и часы тревоги от пребывания заложником степняков. Можно предположить, что человеку, оказавшемуся в таких обстоятельствах, стоило немалого труда смирить свои чувства, зная, что его показания позволят оренбургскому руководству провести демонстрацию силы в адрес обидчиков. Но регулярно возившие товары в Россию и обратно азиатские начальники караванов прекрасно понимали, что в первой половине XIX в. степь являлась вотчиной кочевого народа, где промышляющие грабежом разбойники могли бесконечно долго скрываться от российского правосудия. Получается, что глава каравана как участник внешнеторговой деятельности был просто обязан уметь контролировать свои чувства и думать на несколько шагов вперед.

Караван-баши, как лицо, ответственное за комфорт пребывания своих земляков в городах Российской империи, обязательно посещал административно-таможенные пункты принимающей стороны. Д. А. Сапунов писал о неизбежности диалога главы каравана с погранично-таможенными службами Оренбургской губернии, в компетенцию которых входили в том числе и разведывательные функции. Автор отметил, что чиновники этих ведомств регулярно осуществляли опросы «...прибывающих на линию из Бухары, Коканда и Хивы купцов, их приказчиков и проводников торговых караванов» (2004, с. 117). От интенсивности движения среднеазиатских караванов через границу России зависела информированность властей пограничных регионов империи о положении дел в азиатских землях. Например, в июне 1837 г. из астраханского карантина был направлен рапорт военному губернатору Астрахани Ивану Семеновичу Тимирязеву об информационном вакууме, возникшем из-за российско-хивинских противоречий и временного прекращения торговых отношений. «По случаю задержания хивинцев в России, из Средней Азии в прибытии в карантине совершенно никого нет, а потому



сведений о положении дел в Хиве и Бухарии и других странах Средней Азии почерпнуть не от кого», – сказано в докладе военному губернатору (ГААО, 1835–1837, л. 24).

Ориентируясь на вышесказанное, можно увидеть, что начальники караванов и путешествовавшие с ними купцы являлись носителями наиболее интересных и актуальных сведений о ситуации в экономике Средней Азии, политической жизни этого региона и обстановке в Казахской степи. В оренбургском Гостином дворе даже существовал пункт приема, обработки и хранения информации, предоставляемой среднеазиатскими участниками караванного движения. Посетив Оренбург в 1865 г., подполковник М. Михайлов обратил внимание на «импровизированный почтамт», организованный в одной из торговых точек Гостиного двора, принадлежавшей кому-то из азиатских купцов. В этом месте концентрировалась деловая корреспонденция, отправляемая азиатскими коммерсантами своим коллегам, торговавшим в России, и, наоборот, ожидающая пересылки адресатам в ханствах. «Расторопный татарин – сиделец этой лавки – занимается подобною корреспонденциею и, по всей вероятности, течение дел в ханствах ему прежде бывает известно, чем в официальном мире», – описал работу почтового пункта азиатских купцов М. Михайлов (1866, с. 32–33).

Выводы

Кратко резюмируя результаты исследования, можно сказать, что глава среднеазиатского торгового каравана являлся официальным должностным лицом, то есть своего рода чиновником, нередко замещающим должность благодаря поддержке членов правительства. В отличие от торговых делегаций российских купцов, где обязанности караванных начальников возлагались на богатых казахов, возглавлявших наемных возчиков, караваны среднеазиатских предпринимателей доверялись исключительно соплеменникам, надежным этой престижной должностью с согласия высшего руководства. Во время перехода через малообитаемые пространства Казахской степи караван-баши опирался на знания опытного вожака, являвшегося старшиной возчиков-казахов, сопровождавших караван и обслуживавших вьючных животных.

Список литературы

- Абзалов, Л. Ф., Гатин, М. С., Мустакимов, И. А., & Почекаев, Р. Ю. (2022). К истории обеспечения безопасности торговых путей в чингизидских государствах XIII–XIV вв. *Материалы по археологии и истории античного и средневекового Причерноморья*, 14, 297–313.
<https://doi.org/10.53737/2713-2021.2022.89.86.014>

- Бурлуцкая, Е. В., & Абдрахманов, К. А. (2020). Специфика трудовой повседневности купцов, ведущих торговлю с Азией в XIX в. *Вестник РУДН. Серия: История России*, 19(3), 544–562. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2020-19-3-544-562>
- Вамбери, А. (1863). *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*. Типография Ю. А. Бокрама.
- Германов, В. А., & Крученицкий, Г. М. (2014). Караван: Восточный феномен логистики. *Ru Science*, 1(1), 40–50.
- Гизатуллин, Р. Н. (2010). «Многие бухарцы приезжают сюда пожить на распахку...» (среднеазиатская диаспора в дореволюционном Троицке). *Гороховские чтения. Материалы первой региональной музейной конференции*, 170–174.
- Государственный архив Астраханской области (ГААО). (1835–1837). Ф. 2. Оп. 1. Д. 185.
- Даль, В. И. (2001). Бикей и Мауляна. В *Оренбургский край в художественных произведениях писателя* (с. 213–289). Оренбургское книжное издательство.
- Ерофеева, И. В. (1997). Казахские ханы и ханские династии в XVIII – середине XIX вв. В *Культура и история Центральной Азии и Казахстана: проблемы и перспективы исследования. Материалы к Летнему Университету по истории и культуре Центральной Азии и Казахстана. Алматы, 4–23 августа 1997 г.*, 46–144.
- Записки о Бухарском ханстве (Отчеты П. И. Демезона и И. В. Виткевича)*. (1983). Главная редакция восточной литературы издательства «Наука».
- Зверькова, Т. Н. (2007). Оренбургский городской общественный банк: Пропущенные страницы и невыученные уроки. *Вестник Оренбургского государственного университета*, 10, 88–94.
- Левшин, А. И. (1996). *Описание киргиз-казацких, или киргиз-кайсацких, орд и степей*. Санат.
- Лысенко, Ю. А. (2018). Работоторговля и рабство в центрально-азиатских окраинах Российской империи (XVIII–XIX вв.). *Былые годы*, 47(1), 172–182. <https://doi.org/10.13187/bg.2018.1.172>
- Маджлисов, А. (1967). *Аграрные отношения в Восточной Бухаре в XIX – начале XX века*. Ирфон.
- Минский, М. Ю. (2009). Микроисторический метод и макроисторический вывод. *Вестник Московского университета. Серия 7: Философия*, 3, 67–77.
- Михайлов, М. (1866). *Оренбургские письма для желающих ознакомиться с Оренбургом, Орском, Троицком, Фортком Александровским и дорогою через Киргизскую степь до Форта № 1*. Типография Н. Тиблена и ком.
- Михалева, Г. А. (1962). К вопросу о дипломатических сношениях между Россией и Бухарой через Оренбург в конце XVIII– начале XIX века. *Общественные науки в Узбекистане*, 7, 55–59.
- Небольсин, П. И. (1855). *Очерки торговли России со Средней Азией. Записки Императорского русского географического общества*, Кн. X. Типография Императорской Академии наук.
- Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). (1806). Ф. 6. Оп. 10. Д. 276.
- Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). (1818–1820). Ф. 6. Оп. 10. Д. 1644.



- Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). (1834-1835). Ф. 6. Оп. 10. Д. 4150.
- Рожкова, М. К. (1963). *Экономические связи России со Средней Азией: 40–60-е гг. XIX в.* Академия наук СССР.
- Сапунов, Д. А. (2004). Судьбою связанный с Востоком: И. В. Виткевич и русская разведка в Средней Азии. *Вестник Челябинского государственного университета*, 1, 114–120.
- Уралов, Н. (1897). *На верблюдах: Воспоминания из жизни в Средней Азии.* Типография П. П. Сойкина.

References

- Abzalov, L. F., Gatin, M. S., Mustakimov, I. A., & Pochekaev, R. Yu. (2022). New historical insights on protection of the trade routes in Genghisids states, 13th to 14th century. *Proceedings in Archaeology and History of Ancient and Medieval Black Sea Region*, 14, 297–313. <https://doi.org/10.53737/2713-2021.2022.89.86.014> (In Russian).
- Burlutskaya, E. V., & Abdrakhmanov, K. A. (2020). The Daily Business Activities of Orenburg Merchants Trading with Asia in the 19th Century. *RUDN Journal of Russian History*, 19(3), 544–562. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2020-19-3-544-562> (In Russian).
- Dal', V. I. (2001). Biky i Maulyana. In *Orenburgskiy kray v khudozhestvennykh proizvedeniyakh pisatelya* (pp. 213–289). Orenburgskoe knizhnoe izdatel'stvo. (In Russian).
- Erofeeva, I. V. (1997). Kazahskie khany i khanskie dinastii v XVIII – seredine XIX vv. In *Kul'tura i istoriya Tsentral'noy Azii i Kazakhstana: problemy i perspektivy issledovaniya. Materialy k Letnemu Universitetu po istorii i kul'ture Tsentral'noy Azii i Kazakhstana. Almaty, 4–23 avgusta 1997 g.*, 46–144.
- Germanov, V. A., & Kruchenitskiy, G. M. (2014). Karavan: Vostochnyy fenomen logistiki. *Ru Science*, 1(1), 40–50. (In Russian).
- Gizatullin, R. N. (2010). “Mnogie bukhartsy priezshayut syuda pozhit' na raspashku...” (sredneaziatskaya diaspora v dorevolyutsionnom Troitske). *Gorokhovskie chteniya. Materialy pervoy regional'noy muzeynoy konferentsii*, 170–174. (In Russian).
- Levshin, A. I. (1996). *Opisanie kirgiz-kazach'ikh, ili kirgiz-kaysatskikh, ord i stepey.* Sanat. (In Russian).
- Lysenko, Yu. A. (2018). Slave Trade and Slavery in the Central Asian Outskirts of the Russian Empire (XVIII–XIX centuries). *Bylye Gody*, 47(1), 172–182. <https://doi.org/10.13187/bg.2018.1.172> (In Russian).
- Madzhlisov, A. (1967). *Agrarnye otnosheniya v Vostochnoy Bukhare v XIX – nachale KhKh veka.* Irfon. (In Russian).
- Mikhaleva, G. A. (1962). K voprosu o diplomaticheskikh snosheniyakh mezhdru Rossiey i Bukharoy cherez Orenburg v kontse XVIII– nachale XIX veka. *Obshchestvennye nauki v Uzbekistane*, 7, 55–59. (In Russian).
- Mikhaylov, M. (1866). *Orenburgskie pis'ma dlya zhelayushchikh oznakomit'sya s Orenburgom, Orskom, Troitskom, Fortom Aleksandrovskim i dorogoyu cherez Kirgizskuyu step' do Forta № 1.* Tipografiya N. Tiblena i kom. (In Russian).

- Minsky, M. Yu. (2009). Microhistorical Method and Macrohistorical Conclusion. *Moscow University Bulletin. Series 7. Philosophy*, 3, 67–77. (In Russian).
- Nebol'sin, P. I. (1855). *Ocherki trgovli Rossii so Sredney Aziey. Zapiski Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva*, Kn. X. Tipografiya Imperatorskoy Akademii nauk. (In Russian).
- Rozhkova, M. K. (1963). *Ekonomicheskie svyazi Rossii so Sredney Aziey: 40–60-e gg. XIX v.* Akademiya nauk SSSR. (In Russian).
- Sapunov, D. A. (2004). Sud'boyu svyazanny s Vostokom: I. V. Vitkevich i russkaya razvedka v Sredney Azii. *Bulletin of Chelyabinsk State University*, 1, 114–120. (In Russian).
- State Archive of Astrakhan Region (SAAR). (1835–1837). F. 2. In. 1. C. 185. (In Russian).
- United State Archive of the Orenburg Region (USAOR). (1806). F. 6. In. 10. C. 276. (In Russian).
- United State Archive of the Orenburg Region (USAOR). (1818–1820). F. 6. In. 10. C. 1644. (In Russian).
- United State Archive of the Orenburg Region (USAOR). (1834–1835). F. 6. In. 10. C. 4150. (In Russian).
- Uralov, N. (1897). *Na verblyudakh: Vospominaniya iz zhizni v Sredney Azii.* Tipografiya P. P. Soykina. (In Russian).
- Vamberi, A. (1863). *Puteshestvie po Sredney Azii: Opisanie poezdki iz Tegerana chrez Turkmenskuyu step' po vostochnomu beregu Kaspiyskogo morya v Khivu, Bukharu i Samarkand, sovershennoy v 1863 godu Arminiem Vamberi, chlenom Vengerskoy akademii.* Tipografiya Yu. A. Bokrama. (In Russian).
- Zapiski o Bukharskom khanstve (Otchety P. I. Demezona i I. V. Vitkevicha).* (1983). Glavnaya redaktsiya vostochnoy literatury izdatel'stva «Nauka». (In Russian).
- Zverkova, T. N. (2007). Orenburg City Public Bank: Missing Pages and Unlearned Lessons. *Vestnik of the Orenburg State University*, 10, 88–94. (In Russian).