

УДК
94.91 (574)7 08/084

Г.Н. КСЕНЖИК

(Зав. отделом истории Казахстана нового времени
Института истории и этнологии им. Ч. Валиханова,
г. Алматы, Казахстан, д.и.н., доцент, академик МААО)

НЕКОТОРЫЕ ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ В КАЗАХСТАНЕ НАКАНУНЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Аннотация

Цель статьи – показать некоторые историко-географические аспекты социально-экономических изменений в Казахстане накануне Первой Мировой войны. Рассмотрены статистические данные происходящих изменений в торговле, промыслах, путях сообщения, в добывающей и обрабатывающей промышленности Степного края Казахстана. Конкретизированы и углублены знания о ходе исторического процесса с учетом влияния географии местоположения.

Ключевые слова: ярмарки, стационарная торговля, военные дороги, телеграф, железные дороги.

Торговля являлась важнейшим промыслом и занимала видное место в быту и экономической жизни казахского населения накануне Первой Мировой войны. Наиболее крупными летними ярмарками в Степном крае Казахстана были Константиновская (с 21 мая по 10 июля) в городе Акмолинске и Петровская (с 10 июня по 5 июля) в городе Атбасаре. На Константиновской ярмарке в 1913 году мануфактуры, металлических и кожевенных изделий было продано на сумму 1.914900 рублей с общим валовым оборотом 3.481800 рублей. Петровская ярмарка имела торговый оборот к 1913г. - 5.970.800 рублей. По показателям реализации продукции к 1913 году Петровская ярмарка обогнала все ярмарки Акмолинской области. Удельный вес живого скота в реализации продукции животноводства в Атбасарском уезде составил 90% в 1913 году. К концу первого десятилетия XX века рост ярмарок уже не вел к увеличению оборотов. Так, в 1900 году в Акмолинской области было 62 ярмарки с оборотом в 18,3 млн. рублей, а в 1912г. - 200 ярмарок со сбытом 10 млн. рублей, из них 89 ярмарок для торга скотом, однако скот был пригнан лишь на 62 ярмарки [1, л.14]. Накануне Первой Мировой войны ярмарки начинают терять свое значение, уступая первенствующее положение стационарной торговле (магазинам, лавкам, оптовым складам) и наблюдался процесс укрупнения торговых заведений.

Петропавловск являлся самым крупным центром стационарной торговли на территории северного Казахстана, так как через него проходила Сибирская железная дорога и все важнейшие торговые пути из Акмолинской

и Семипалатинской области. Развитию торговли способствовало открытие биржи в 1909 году, где производились сделки по всем отраслям торговли. В начале XX века в крае зародилась и усилилась деятельность банковской системы. В 1912 году количество торговых заведений в городе Петропавловске уже достигло 592 с оборотом 8,6 млн. рублей. Наибольшие обороты давали склады земледельческих орудий. Среди складов выделялись "Лаптев и Манкин", "Нобель", "К-о Зингер", затем шли торговые дома "Бр. Я и Е Лопатины". Это заведение вело оптовую и розничную торговлю мануфактурой, сахаром, с годовым оборотом в 800 тыс. рублей. Получили развитие иностранные фирмы в города Петропавловске. Купцы в Петропавловске накануне Первой Мировой войны вели торговлю не только скотом и продуктами скотоводства, но и промышленными товарами. Ежегодный оборот купца 2 гильдии М. Исакова, торговавшего галантерейными и бакалейными товарами составил 25000 рублей, купца 2 гильдии М. Курмашева – 23000 рублей, купца 3 гильдии И. Бекчентаева – 19000 рублей. Купец Джалтырев в ½ вёрстах от Петропавловска имел капитальные каменные здания, стоимостью свыше 20000 рублей для просушки, дезинфекции и хранения скупаемых сырых кож. Росло количество и мелких торговцев – казахов, обороты которых не превышали 3000 рублей в год. Например, Карим Тесмирбулатов закупил на Куяндино-Ботовской ярмарке конских кож 5 штук, овечьих 25 шт., козлин 51 шт., козьей шерсти 2 пуда 30 фунтов, конского волоса 2 пуда. Затем эти товары он сбывал на городском рынке в Петропавловске [2, с. 69-102].

Проникновение капитализма во все сферы жизни аула побудило казахское население, с учётом природно-географических условий, заниматься различными промыслами. Накануне Первой Мировой войны в казахских хозяйствах занимающихся промыслами по Омскому уезду достигло - 61,6%, по Петропавловскому - 58,0%, Кокчетавскому - 38%, Актюбинскому - 33%, Кустанайскому - 31,7% , Павлодарскому – 30,3%, и в Каркаралинском уезде он падал до 26,4%, в Акмолинском - 19,5% и в северной части Атбасарского уезда промыслами занималось казахских хозяйств - 19%, а в южной всего - 11,5% [3, с. 69-102]. В богатых состоятельных казахских хозяйствах с большим поголовьем скота промыслами не занимались. Промыслы имели наибольшее развитие в бедных казахских хозяйствах вблизи городских и населенных пунктах, а также в районах прохождения железной дороги. Ровно 2/3 всех профессий носили сельскохозяйственный характер.

Особенностью территории Казахстана обширность пространства. Пути сообщения являются тем средством, которое связывают воедино хозяйство и жизнь населения государства и обеспечивают нормальное функционирование всей системы общественных отношений. В начале XX века сеть военных дорог расширилась. Сибирский тракт, до проведения железной дороги служил единственным путем, соединяющим Европейскую Россию с Сибирью. Сибирский тракт исполнял роль не только торгового, но и военного сообщения центральной России с Казахстаном. По данной дороге

двигались войска, обозы с оружием и артиллерией. Дорога была грунтовая. В сухое время дорога для движения была удобная, особых препятствий не встречалось. Во время ненастья образовывалась настолько большая грязь, что приходилось ехать по полю. От Омска военный тракт разделялся на четыре ветки, из которых одна шла на Тюмень, другая - на Курган, третья - на станцию Пресногорьковскую и далее через Троицк на Оренбург, и четвертая - на Верный и Ташкент. Существовали следующие основные военные дороги: от Омска, вдоль реки Иртыш, на Павлодар. От Павлодара до г. Акмолинска - степью, расстояние данной дороги составляло - 400-450 верст. Из Акмолинска вели следующие пути сообщения: а) в восточную сторону на станцию Баян-аульскую (расстояние приблизительно в 350 верст); б) в г. Каркаралинск; в) на юго-восток, степью, через Акмолинский и Каркаралинский уезды к озеру Балхашу и далее, в Семиреченскую область, на юг, до Ташкента, так называемая караванная дорога. По тракту от Акмолинска до города Каркаралинска двигалась основная часть казачьих сотен и военного транспорта. По тракту на станцию Баян-Аульскую, почти никаких военных команд не проходило, потому что, в таком случае, приходилось бы сделать лишний круг, верст на 100, так как у Баян-аульской станции отряды должны были следовать на Каркаралинск [4, л.18]. Многие военные дороги представлялись для царского правительства весьма неудобными в том отношении, что пролегали по степи, где было очень мало пресной воды.

В конце XIX века на территории Казахстана было установлено телеграфное сообщение. Территория Степного края входила в Омский почтово-телеграфный округ. Была проложена телеграфная линия, в частности от Павлодара к Каркаралинску, чтобы улучшить торговые связи с Ботовской ярмаркой. Экибастузкие копи, и пристань были также соединены телеграфом [5, л.1]. .

Автомобильное сообщение было налажено компанией "Куклин и К" от станции Петропавловская с 1910 года. Пассажиры, которые ехали в Кокчетав и Атабасар доезжали до станции Азатской, находящейся на 152 версте, а до кумысно-лечебной станции "Боровое" доезжали до деревни Дорофеевка, на 220 версте. Дорофеевка находилась в 20 верстах от Борового. Сообщения осуществлялись в период наиболее оживленного движения. Сообщения с этими пунктами происходило на автомобилях заграничных фирм, которых насчитывалось - 40, 7-9 местных со скоростью 60 км в час, с оплатой 8 копеек за версту [6, л.1-1 об.]. Но, несмотря на значительные улучшения, качество дорог оставалось желать лучшего. Пути сообщения находились в плачевном состоянии, что весной и осенью, при сильных дождях и даже среди лета можно было ехать только порожняком. Бывало, что на целый месяц прекращалось всякое сообщение, и до железной дороги добраться было не возможно. Плачевное состояние дорог приносило миллионные убытки и пагубно сказывалось на сельском хозяйстве.

Имелись существенные проблемы в развитии грузового пароходного сообщения в начале XX века. Вследствие того, что береговой полосой владело непромышленное население, а казаки, не умели использовать своего благоприятного положения. Перед революцией царская Россия планировала создание акционерного общества "Обь-Иртышский торговый путь", целью которого была установить непосредственный обмен товаров между Западной Сибирью и Европейскими государствами, а также доставка переселенцев из Европейской части России [7, с.1-8].

Строительство железной дороги Троицк-Кустанай еще более втягивало Степной край в общероссийский рынок. Царское правительство посчитало, что необходимо продлить линию от Троицка до Кустаная, в интересах колонизации края путем развития переселенческого движения в нем. Весной 1910 года было создано акционерное общество Троицкой железной дороги. Железная дорога протяженностью 165,22 версты от Троицка через Золотую сопку на Кустанай была построена к концу 1913 года. Данная дорога имела большое значение для развития новых отраслей промышленности Кустанайского уезда, дала возможность продавать хлеб по биржевой цене, а не сбывать только местным скупщикам.

Кроме описанных железных дорог общего пользования в Степном крае Казахстана было построено две дороги местного пользования: Экибастузская и Спасско-Карагандинская. Так, Сибирская железная дорога - проводила исследования залегания каменного угля на территории Степного края. Наиболее перспективным было определено Экибастузское месторождение, которое разрабатывалось Воскресенским акционерным обществом. Решено было построить железную дорогу для вывоза Экибастузского угля до реки Иртыш и с дальнейшей его поставкой на Сибирскую железную дорогу. Протяженность Экибастузской линии составляла 110 верст, построена была в 1898 году [8, с.740].

Спасско-Карагандинская железная дорога строилась в 1906-1908 годах. Соединяла она, поселок Карагандинские копи со Спасским медеплавильным заводом. Протяженность ее составляла 40 верст. Имела она всего 3 паровоза, 40 вагонов и платформы. Основное назначение дороги - перевозка карагандинского угля на основное место его потребления – Спасский медеплавильный завод. Продуктивность Спасского медеплавильного завода, с проведением железной дороги, несомненно, значительно повысилась, так как провоз меди к линии железной дороги до станции Петропавловск, на волах и верблюдах обходился от 60 до 90 копеек за пуд [9, л. 99-147].

В связи с приливом капитала в начале XX века наблюдается постепенный рост добычи золота. Согласно, отчета в казенной регистрации золотозаписных книг в Семипалатинской области, в 1911 году работало 94 золотых прииска, и было добыто 45 пудов золота, кроме того, имеется 744 заявки на золото. Одним из богатых золотоносных районов Казахстана, Семипалатинская область, входившая в состав "Степного – Южного" горного округа, в общероссийском масштабе, по добыче золота занимала 13-е место [10, с.7].

Экибастузский цинково-свинцовый завод, запущенный в эксплуатацию в 1.08.1916 году не имел аналога не только в Казахстане, но и в Российской империи и имел большое оборонное значение. На данном заводе было выплавлено на 13.01.1917 года - 13 тысяч пудов цинка. Экибастузского завод поставлял свою продукцию на заводы военного ведомства Российской империи: Кыштымский, Ижорский, Обуховский [11, л.60-62].

Продукция горнодобывающей и горнообрабатывающей промышленности в 1913 году составляла только 11,5 млн. рублей, значительно меньше, чем мукомольно-крупяная, и на 100 тыс. рублей меньше, чем винокуренно-водочная промышленность [12, с. 21-55].

В организации добывающей промышленности было немало трудностей: отсутствие лесоматериалов, дороговизна их в степных зонах, затруднения с транспортом. Эти трудности вызывали необходимость централизации капиталов. Разработка месторождений приводила к разграблению и уничтожению лесных массивов и природных богатств на территории Степного края. Географическое расположение промышленных предприятий зависело от местоположения полезных ископаемых, и предприятия развивались с учетом интересов арендаторов месторождений и владельцев предприятий по переработки. При этом учитывалось географическое удобство мест, где проходили пути сообщения и наличия минерального и древесного топлива. Колониальная политика царизма поощряла вывоз сырья, и она не допускала развития национальной промышленности, в особенности тяжелой индустрии.

Важной отраслью промышленного производства стала обрабатывающая промышленность. Обрабатывающая промышленность состояла преимущественно из салотопенных, кожевенных, мельниц, винокуренных и пивоваренных заводов. Несмотря на наличие больших сырьевых ресурсов, переработка продуктов животноводства и земледелия в Казахстане была представлена мелкими предприятиями. География приобретения материалов необходимых для производства и сбыта производимых товаров была различна. По социальному составу промышленники в основном были представлены: купечеством выходцами из центральной России и Казанской губернии и отслужившими военными. В организации работы обрабатывающей промышленности стало участвовать и казахское население. В Кара-Агачская волости Акмолинского уезда имелся салотопенный завод волостного управления Чона Тельгазина. Для вытапливания сала употреблялись дрова березовые, которые приобретались на базарной площади города Акмолинска, а сбываемое сало, отправлялось в город Ишим на Нижегородскую ярмарку и частично на Ирбитскую. Завод помещался в деревянном доме [13, л.166-166 об.].

Предприятия обрабатывающей промышленности были оборудованы слабо. В конце XIX века в Казахстане появились мощные мельницы, работавшие в основном на внешний рынок. К началу XX века, в Степном крае Казахстана, главным образом в Петропавловском, Кокчетавском, Павлодарском и Усть-Каменогорском уездах возникает заводское

маслоделие. Маслоделие было также примитивным. В становлении обрабатывающей промышленности в данный период были сделаны только первые шаги. Переработка сельскохозяйственного сырья сосредоточивалась главным образом в городах, расположенных по окраинам Казахстана, ближе к железнодорожным линиям и большим рекам. Производственные связи между районами Казахстана практически не развивались, так как повсюду производились почти одни и те же виды продукции.

Таким образом, рассмотрение влияния географических факторов на политическое, экономическое и социальное развитие общества позволит конкретизировать и углубить наши представления по историческому процессу прошлого и настоящего Казахстана.

Литература

- 1 // ЦГА РК Ф.369, Оп. 1, Д.8820, 140л.
- 2 Туманшин К.М. Экономическое развитие Петропавловска в начале XX века // Ученые записки. – Кустанай: Педагогический институт, 1958. - С.69-102.
- 3 Щербин Ф.А. Материалы по киргизскому землепользованию . Т. 2 : Акмолинская область. Атбасарский уезд / Щербин, Федор Андреевич; Собранные и разработанные экспедицией по исследованию степных областей под руководством Ф. Щербины; ГУЗЗ. Департамент гос. земельных имуществ. - Спб.: Типография Санкт Петербургского акционерного общества «Слово», 1902. - 385,22,55с. : 1л. карт.
- 4 Военно-дорожная карта 1912 года // ЦГА РК Ф.369. Оп.1. Д.8202.180л.
- 5 // ЦГА РК Ф.369. Оп.1. Д.8221. Л.15л.
- 6 // ЦГА РК Ф.369. Оп.1. Д.5181. 101л.
- 7 Голохвастов А.Д. Обь - Иртышский торговый путь. – СПб.: Типо-лит. Б. Авидона, 1906. -19 с.
- 8 Большая энциклопедия // Под редакцией С.Н. Южакова. - СПб.: Книгоиздательское товарищество «Просвещение», 1899. - Т.7. – 755с.
- 9 // ЦГА РК Ф.64. Оп.1. Д.4698. 147л.
- 10 Записка о торгово-экономическом положении приграничной к Китаю Семипалатинской области, в связи с необходимостью направления Южно-Сибирской железнодорожной магистрали с Уральска на Семипалатинск.- Семипалатинск: Типо - лит. торг. дома "П. Плещеев и К,1912. – 9 с.
- 11 // ЦГА РК Ф.15. Оп.1. Д.1605. 162л.
- 12 Нейштадт С.А. Социалистическое преобразование экономики Казахской ССР в 1917-1937годах. (от докапиталистических отношений к социализму, минуя капитализм). - Алма-Ата: Казгосиздат, 1957. – 379с.
- 13 // ЦГА РК Ф.393. Оп.1. Д.4. 266 л.

References

- 1 // CGA RK F.369, OP. 1, D.8820, L.14.

2 Tumanshin K.M. Jekonomicheskoe razvitie Petropavlovskaja v nachale XX veka // Uchenye zapiski. – Kustanaj: Pedagogicheskij institut, 1958. - S.69-102.

3 Shherbin F.A. Materialy po kirgizskomu zemlepol'zovaniju . T. 2 : Akmolinskaja oblast'. Atbasarskij uezd / Shherbin, Fedor Andreevich; Sobrannye i razrabotannye jekspediciej po issledovaniju stepnyh oblastej pod rukovodstvom F. Shherbiny; GUZZ. Departament gos. zemel'nyh imushhestv. - Spb.: Tipografija Sankt Peterburgskogo akcionernogo obshhestva «Slovo», 1902. - 385,22,55s. : 11. kart.

4 Voенno-dorozhnaja karta 1912 goda // CGA RK F.369. OP.1. D.8202. L.18. 5 // CGA RK F.369. OP.1. D.8221. L.1.

6 // CGA RK F.369. OP.1. D.5181. L.1 -1 ob.

7 Golohvastov A.D. Ob'-Irtyskij torgovyj put'. – SPb.: Tipo-lit. B. Avidona, 1906. -19s.

8 Bol'shaja jenciklopedija / Pod redakciej S.N. Juzhakova. - SPb.: Knigoizdatel'skoe tovarishhestvo «Prosveshhenie», 1899. - T.7. – 755s.

9 // CGA RK F.64. OP.1. D.4698. L. 99-147.

10 Zapiska o torgovo-jekonomicheskom polozhenii prigranichnoj k Kitaju Semipalatinskoj oblasti, v svjazi s neobhodimost'ju napravlenija Juzhno-Sibirskoj zheleznodorozhnoj magistrali s Ural'ska na Semipalatinsk.- Semipalatinsk: Tipo - lit.torg. doma "P. Pleshhev i K, 1912. – 9 s.

11 // CGA RK F.15. OP.1. D.1605. L.60-62. Prigovor ot 1916 g.

12 Nejshtadt S.A. Socialisticheskoe preobrazovanie jekonomiki Kazahskoj SSR v 1917-1937 godah. (ot dokapitalisticheskikh otnoshenij k socializmu, minuja kapitalizm). - Alma-Ata: Kazgosizdat, 1957. – 379s.

13 // CGA RK F.393. OP.1. D.4. L.166-166 ob.

Г.Н. КСЕНЖИК

(Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институтының Жаңа дәуірдегі Қазақстан тарихы бөлімінің меңгерушісі, Алматы қ., Қазақстан, т.ғ.д., доцент, ХАҚА академигі)

БІРІНШІ ДҮНИЕЖҮЗІЛІК СОҒЫС ҚАРСАҢЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ ӘЛЕУМЕТТІК-ЭКОНОМИКАЛЫҚ ӨЗГЕРІСТЕРДІҢ КЕЙБІР ТАРИХИ-ГЕОГРАФИЯЛЫҚ АСПЕКТІЛЕРІ

Түін

Мақала мақсаты – Бірінші дүниежүзілік соғыс қарсаңындағы Қазақстандағы әлеуметтік-экономикалық өзгерістердің кейбір тарихи-географиялық аспектілерін көрсету. Қазақстанның далалық өлкелеріндегі өндірілетін және өңдейтін өнеркәсібіндегі сауда, кәсіпшіліктер, қатынас жолдарында болған өзгерістердің статистикалық мәліметтері қарастырылады. Географиялық орналасу әсерін есепке алу арқылы тарихи үрдіс барысы туралы білімдер нақтыланады және терең көрсетіледі.

Түйін сөздер: жәрменкелер, тұрақты сауда, әскери жолдар, телеграф, теміржолдар.

G. N. KSENZHİK

(Head of department of history of Kazakhstan
modern times of Institute of history and ethnology of Ch. Valikhanov,
Almaty c., Kazakhstan, doctor of historical sciences, associate professor,
academician of IAAR)

**SOME HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL ASPECTS
OF SOCIAL-ECONOMICAL CHANGES IN KAZAKHSTAN
ON THE EVE OF THE WORLD WAR**

Summary

The objective of this paper is to show some historical-geographical aspects of social-economic changes in Kazakhstan on the eve of the World War I. The author considered statistic data of changes happened in commerce, trade, communication lines, mining and manufacturing industries of the steppe of Kazakhstan. Besides, the author specified and studied more deeply the course of historical process, taking into account the influence of location geography.

Keywords: fairs, stationary trade, military roads, telegraph, railways.