

А.Ж. Габдулина¹

*¹кандидат исторических наук, и.о. асоц.профессор ҚазАТУ им. Сакена Сейфуллина,
г. Нур-Сұлтан, Қазақстан*

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ КУПЕЧЕСКОЙ ТОРГОВЛИ, СУДОХОДСТВА И ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX - НАЧАЛЕ XX вв. В КАЗАХСТАНЕ

Аннотация

В XIX веке развитие судоходства стимулировало экономику Казахстана, привлекало новые судоходные компании, тем самым, укрепляла товарную экономику. Благодаря водным путям и существующим транспортным сетям, которые становились все более значительными, постепенно создавались условия для хранения локальных рынков и их интеграции в региональные, а также в связи с участием общероссийского рынка.

Обширность казахских земель, отсутствие разветвленной сети сухопутных дорог определили приоритетное значение водного транспорта.

Если сегодня мы располагаем широкой сетью автомобильных и железных дорог, водным и воздушным транспортом, то в то время реки часто играли роль единственных транспортных маршрутов, благодаря которым можно было поддерживать связь с труднодоступными районами.

Такая ситуация была характерна для большинства районов, где были сосредоточены крупные реки. Одним из таких важных регионов был Восточный Казахстан.

Новые исследования архивных данных дали основание рассматривать огромный вклад в развитие водного транспорта республики, которая тесно связана с развитием торговли, освоением и вовлечением в хозяйственный оборот новых, богатых природными ресурсами территорий на границах Казахстана.

Ключевые слова: история, судоходство, Казахстан, купцы, Иртыш, торговля, доставка, грузы, товары, промышленность, Россия, Китай

А.Ж. Габдулина¹

*¹тарих ғылымдарының кандидаты, м.а. доценті, Сәкен Сейфуллин ат. ҚазАТУ,
Нұр-Сұлтан, Қазақстан*

XIX ҒАСЫРДЫҢ ЕКІНШІ ЖАРТЫСЫ - XX ҒАСЫРДЫҢ БАСЫНДАҒЫ ҚАЗАҚСТАНДАҒЫ САУДАГЕРЛЕРДІҢ, КЕМЕ ҚАТЫНАСЫ МЕН ӨНЕРКӘСІПТІҢ ДАМУ ТАРИХЫ

Аңдатпа

XIX ғасырда кеме қатынасының дамуы Қазақстан экономикасына серпін берді, жаңа жүк тасымалдау компанияларын тартты, осылайша тауарлық экономиканы күшейтті. Барған сайын маңызды бола бастаған су жолдары мен қолданыстағы көліктік желілердің арқасында біртіндеп жергілікті нарықты сақтау және оларды аймақтық нарыққа біріктіру, сондай-ақ бүкіл ресейлік нарықтың қатысуына байланысты жағдайлар жасалды.

Қазақ жерінің кеңдігі, жер үсті жолдарының кең желісінің жоқтығы су көлігінің басым бағытын анықтады. Егер бүгінде бізде автомобильдер мен темір жолдардың, су және әуе көлігінің кең желісі болса, онда сол кезде өзендер көбінесе жалғыз көлік бағыттарының рөлін атқаратын, соның арқасында жетуге қиын жерлермен байланыс орнатуға болатын. Бұл жағдай үлкен өзендер шоғырланған көптеген аудандарға тән болды.

Осындай маңызды аймақтардың бірі Шығыс Қазақстан болды. Мұрағат деректерінің жаңа зерттеулері республиканың су көлігінің дамуына қосқан үлесін ескеруге негіз берді, бұл сауда-

саттықтың дамуына, Қазақстанның шекараларында табиғи ресурстарға бай жаңа аумақтардың дамуына және экономикалық айналымға тартылуына байланысты.

Түйін сөздер: тарих, Қазақстан, көпестер, Ертіс, сауда, жеткізу, жүк, тауарлар, өндіріс, Ресей, Қытай

Gabdulina A.Zh.¹

*Candidate of Historical sciences, acting assoc. prof., Saken Seifullin Kazakh Agro Technical University,
Nur-Sultan city, Kazakhstan*

THE HISTORY OF THE DEVELOPMENT IN KAZAKHSTAN THE MERCHANT TRADE, SHIPPING AND INDUSTRY (THE SECOND HALF OF THE XIX - EARLY XX CENTURIES)

Abstract

The development of shipping stimulated the economic of Kazakhstan, attracted new shipping territories, strengthening the commodity economy. Thanks to waterways and existing transport networks, which became increasingly important, conditions were gradually created for storing local markets and their integration into regional ones, as well as in connection with participation in the all-Russian market.

The vastness of the Kazakh lands, the absence of an extensive network of land roads have identified the priority value of water transport. Currently, we often communicate with hard-to-reach areas. In this situation, large rivers were concentrated. One such important region was East Kazakhstan.

New studies of archival data have made it possible to consider the enormous contribution to the development of water transport in the republic, which is closely related to the development of trade, the development and involvement of new territories rich in natural resources on the borders of Kazakhstan.

Key words: history, shipping, Kazakhstan, merchants, Irtysh, trade, delivery, cargo, goods, industry, Russia, China

Издревле значение водных путей для Казахстана было огромно. Крупные реки представляли собой естественные транспортные пути, по которым шло постепенное продвижение российской колонизации вглубь казахских степей. Именно реки способствовали активному освоению и заселению казахских пространств. По берегам рек сосредотачивалась основная жизнедеятельность края, ставились форпосты для продвижения казаков и служилых. И именно наличие водных путей определяло необходимость организации местного судостроения, являвшегося важной составной частью транспорта - отрасли материального производства, осуществляющей торговлю, перевозки людей и грузов.

Обширность казахских земель, отсутствие разветвленной сети сухопутных дорог определяли приоритетное значение водного транспорта.

Развитие судоходства стимулировало экономическое развитие казахских территорий, прилегающих к бассейнам судоходных рек, вовлекало в оборот новые земледельческие районы, усиливало товарность хозяйства. Благодаря водным путям и существованию транспортной сети, хотя и весьма незначительной, постепенно создавались условия для складывания местных рынков и интеграции их в региональные, а также со временем вовлечения в орбиту общероссийского рынка.

В XIX веке в Казахстане работали экспедиции, начали разрабатываться месторождения золота, увеличился спрос на продукцию сельского хозяйства, привозили промышленные товары, возросло количество грузоперевозок. Велось активное хозяйственное освоение казахского края, Россия стремилась утвердиться на территории Казахстана, окончательно закрепив за собой эти территории.

Заканчивалась эпоха парусного флота, на смену которому пришли паровые суда. В связи с этим на первый план выступала необходимость более активного использования потенциала казахских рек. Идея создания единого водного пути, захватывавшего реки Казахстана до границ Китая должны были стать одними из ключевых звеньев цепи, обещала принести немалые выгоды.

Однако одним из существенных препятствий в организации подобного рода пути становились мелководье в некоторых местах рек, непроходимость, затруднявшие движение вниз по реке в связи с чем, судоходство могло существовать лишь на отдельных участках реки.

Наибольшее количество исторических источников по исследуемому материалу содержится в фондах ЦГА РК (Ф. 64, 434, 460, 10, 212), а также в Семипалатинских областных ведомостях, журналах Семипалатинского подотдела РГО и других изданиях, содержащихся в краеведческом музее г. Семей.

В XIX веке основные сведения по данному региону были освещены М. С.Чернышевым в географическо-навигационном изложении судоходных свойств реки Иртыш, также отчеты и труды в Известиях Императорского Русского географического общества о верховьях Иртыша в работах З.Л. Матусовского, С.Т. Мирошниченко, Н. Кроткова и др.

Материалы из журналов Министерства путей и сообщения о судоходном состоянии Верхнего Иртыша в труде Аминова Б.А., также обширные сведения в периодических изданиях: Семипалатинские областные ведомости, Киргизская Степная газета и др.

В начале XX века - это исследования о Киргизском (Казахском) крае А.Н. Седельникова, Л.П. Осипова, А. Н. Букейханова в труде «Россия. Полное географическое описание нашего Отечества», XVIII глава, которая принадлежит исследованиям Казахстана.

В основу данного исследования положены современные методологические подходы, принципы и концептуальные установки, направленные на осмысление исторических процессов. Общенаучные методы исследования включают такие принципы исторического познания, как: историзм, объективность, а также теоретические выводы и положения ведущих ученых, сформулировавших основополагающие принципы исторического исследования. В работе исследовании были использованы такие методы исследования исторического процесса, как: историко-сравнительный, историко-генетический, историко-биографический, историко-типологический, историко-системный, метод исторической реконструкции. При раскрытии тех или иных результатов человеческой деятельности, исторических событий и ситуаций, в которых ярко выражается активная роль человеческого, т. е. субъективного, фактора, прежде всего, применяются причинно-следственные объяснения, вытекающие из всеобщности взаимосвязей, объективно присущих исторической реальности. Конечно, за этим фактором лежат и определенные объективные обстоятельства, но они проявляются в характере субъективных действий.

Железный пароход «Союз» был построен в 1861 г. в Тюмени механиком англичанином Гуллетом, а машина изготовлена на механическом заведении в Перми и в том же году сделала пробный рейс по рекам Тавде, Сосве, Лозве. Пароход этот в 80 лошадиных сил вел из Тюмени к Семипалатинску две баржи с грузом около 30 тыс. пуд., из которых первая половина состояла из разных купеческих товаров, а вторая представляла из себя казенный спирт. Из Тюмени до Тобольска он ушел двое суток; от Тобольска до Семипалатинска, с простоями и остановками для погрузки и выгрузки на разных пунктах – один месяц [1].

Но не Семипалатинск был конечной целью данной экспедиции была разведка водной артерии на пути к границам Китая. Купцы и промышленники, освоив с 1840 года пароходное движение по рекам Западной Сибири, искали новые рынки сбыта своей продукции и приобретения дешевого товара. Это был рынок Китая.

Уже на следующий год, по инициативе семипалатинского губернатора И.Ф. Бабкова, состоялась специальная экспедиция на пароходе «Ура» до границ Китая.

«30 мая 1863 года, экспедиция отплыла из Омска на пароходе купца Бернц, изъявившего полную готовность содействовать, принадлежащим ему 20-ти сильным пароходом, исполнению этого предприятия. После двухмесячного плавания, подполковник Зряхов достиг пикета Манитугаткуль на Черном Иртыше. От этого пункта, в начале августа, г. Зряхов, окончив исследования на Черном Иртыше, предпринял обратное плавание и, войдя в озеро Зайсан, спустился вниз по Иртышу, осмотрев на пути и побочные реки, изливающиеся в Иртыш: Курчум, Буконь, Бухтарму. Болезнь, постигшая офицера, вследствие понесенных им трудов во время экспедиции, заставила его из станции Грачевской, недалеко от Семипалатинска возвратиться в Омск сухим путем. Результатом этого плавания было составление описания берегов озера Зайсан, рек Черного и Белого Иртыша, тщательное исследование фарватера их, выбор места для пристаней и составления карты плавания...». [2]

Этот опыт показал, однако что пароходство между Семипалатинском и Усть-Каменогорском затрудняется мелями, а далее к Бухтарме – быстрым течением реки.

В 1868 году генерал-губернатор Западной Сибири генерал-адъютант А.П. Хрушев, на 80-ти сильном пароходе, носящем его фамилию, совершил пробный рейс в озеро Зайсан. Это поездка лишь подтвердила вышеупомянутую версию.

В 1879-1880 гг. по распоряжению генерал-губернатора Западной Сибири Н.Г. Казнакова, состоялось исследование фарватера Иртыша от Семипалатинска до Зайсана под руководством секретаря Семипалатинского статистического комитета Е.П. Михаэлиса.

«Целью этой экспедиции было исследование судоходного фарватера Иртыша выше Семипалатинска, выбор удобной пристани для пароходов на берегах озера Нор-Зайсана и определение направления и длины колесной дороги через пароходы: Хабар-Асу или Сай-Асу, ведущие в долину Эмиля через горный хребет Тарбагатай...

...Для этой экспедиции карбас был приспособлен к движению с помощью парусов и безопасному плаванию по озеру. В 1879 году карбас был поднят только до Усть-Каменогорска. В следующем 1880 году карбас поднялся на озеро Нор-Зайсан. Его берега были исследованы и найдены более или менее удобные места для пристаней...». [3] Исследования в верховьях Иртыша продолжались.

В 1896 году по распоряжению начальника Томского округа путей сообщения барона Амина Бьерна Александровича, для изучения судоходства туда был послан казенный пароход «Тюмень». Выводы этой экспедиции оказались весьма благоприятными: «...не оставляет никакого сомнения в том, что Иртыш свободно проходим, во все время навигации, для неглубоко сидящих пароходов...». [3; с.9]

11 июля 1898 года Семипалатинск посетил Министр путей и сообщения, князь М.И. Хилков.

«Во время пребывания министра в Семипалатинске, ему были предоставлены две докладные записки: одна Начальником области, о пароходстве в верхнем течении Иртыша (от Семипалатинска до Китая), и другая – Городским Главой, о необходимости проведения железной дороги через Семипалатинск от Ташкента до Томска. В своей докладной записке начальник области, перечислив те выгоды для края, которое доставило бы правильное пароходное сообщение в верхней части Иртыша, указывает, что в виду некоторого риска навряд ли кто из частных лиц решится произвести опыт устройства такого сообщения и что, поэтому, устройство это может взять на себя лишь правительство, тем более, что издержки понадобились бы небольшие, но и они окупятся бы в будущем». [4]

Воодушевленный обещаниями министра, местный пароходовладелец Разумовский, сразу после отъезда высоких гостей отправился на буксирном пароходе «Наследник» для исследования Иртыша от Семипалатинска до Гусинной пристани «...с целью окончательного решения вопроса возможности пароходства в верхней части Иртыша...». [5]

«На днях Разумовский вернулся из своей поездки по верхнему Иртышу от Бухтармы до Семипалатинска он плыл на лодке и сообщил нам, что он окончательно решил отправить пароход «Наследник» в верхний Иртыш, где он и будет буксировать баржи от Бухтармы до Китая, что же касается расстояния между Бухтармой и Семипалатинском, то по словам Разумовского, здесь путь настолько труден, что в этой части Иртыша могут ходить пароходы только особого типа. Разумовский намерен обратиться с надлежащим ходатайством о выдачи ему субсидии для постройки такого парохода, а пока в этой части Иртыша товары, по-прежнему, будут сплаваться на карбазах, лямкой...» [4; с.2]

Летом того же года, начальник Иртышского участка путей и сообщения Томского округа Александрович, на пароходе «Зайсан» также посетил верховья Иртыша с исследовательской целью.

В декабре 1898 года местная газета «Семипалатинские областные ведомости» сообщила читателям, что «на заводе И. Любимова, в Перми, строится пароход Зыряновского горнопромышленного общества в южном Алтае. Пароход предназначается для рейсирования в верховьях Иртыша, между Семипалатинском и устьем реки Бухтармы. Пароход будет мелкосидящий в 70 сил машина и корпус в разобранном виде будут перерезаны в Тюмень, собраны здесь и пущены в ход по открытии навигации...». [6] Но он был построен и запущен в плавание, об этом документы пока не обнаружены. Вместе с тем, пока шло исследование верховьев Иртыша, 7 января 1899 года в Тюмени было открыто «Товарищество Западно-Сибирского пароходства и торговли», распространившего свои действия на все реки этого региона.

«...Основной капитал товарищества 3000000 руб., разделенных на 6000 паев, по 500 руб. каждый. Товарищество владеет 30 пароходами, 114 баржами, из них 8 железных; кроме того по рекам Западной Сибири у товарищества имеются пристани, склады и т.п. В товарищество вошли четыре пароходные фирмы...» [7]

В это же время по распоряжению министерства путей и сообщения из Тюмени этим товариществом была послана специальная экспедиция для описания и следования названных мест, представляющих для них особый интерес, «...Тюменские пароходовладельцы намерены открыть пароходное сообщение по Иртышу до оз. Зайсан и, в случае удачи, далее до китайской границы рассчитывают на значительное количество грузов из средней Азии и Китая.

Начальник Западно-Сибирского округа путей и сообщения, прошедший в 1896 году по Иртышу до китайской границы, указывал возможность расширения здесь торговых связей. Около 300 верст выше Зайсана, близ Иртыша, в 3 верстах лежит озеро Унойчур, в которое впадает река Урулчу, где находится китайский город Булун-Тохай. Отсюда идут внутрь Монголии и Джунгарии караванные пути; к востоку имеется выючная дорога, ведущая в гор. Кобдо, до которого от Черного Иртыша всего до 400 верст, а к западу в гор. Чугучак ведет дорога, по которой, кажется, возможно, и колесное движение. От Черного Иртыша до Чугучака 385 верст.

Караванная дорога проходит через Гоби до г.Чучен, лежащего на большой почтовой дороге, идущей в кульджу через довольно многолюдные города. От Чучена до Кульджи 800 верст, до Кашгара – 1500 верст. В этом направлении предпринятое подробное исследование Иртыша составляет только первые шаги, указывающие направление пути из Сибири вглубь Азии...». [8]

Но не только Западно-Сибирские пароходовладельцы просчитали выгоды в устройстве пароходного сообщения в Верхнем Иртыше. В это же время, местные купцы, во главе с купцом 2-ой гильдии Прокопием Плещеевым, уже изучили данный вопрос и проработали все условия для претворения его в жизнь.

1 января 1900 года они основали «Верхне-Иртышское товарищество пароходства и торговли», «...в состав которого вошли П.И. Березницкий, П.Ф. Плещеев, Н.К. Русанов. Товарищество приобрело несколько барж, пароход «Сокол», сильный, с неглубокой осадкой, что давало возможность с успехом совершать рейсы по верхнему Иртышу вглубь Китая. Товарищество не только будет брать для перевозки различные грузы, но и само производить торговые операции...». [9]

«...Образовалось «Верхнеиртышское пароходное товарищество», которое завело несколько мелкосидящих пароходов и стало поддерживать сообщение между Семипалатинском и оз. Зайсаном. Время отхода и прихода пароходов не определено, но не более одного раза в десять дней, срок проезда вверх по течению около 6-7 дней, вниз 4-5 дней. Остановки происходят только для набора дров; в редких случаях останавливаются у поселков, чтобы забрать небольшой груз и пассажиров...». [10; с.432]

«...Пароходство доставляло грузы до Тополева Мыса на оз. Зайсан. Начав в 1901 г. С перевозки туда всего 330 т., пароходство довольно быстро увеличивало свой грузооборот. В 1904 – 1913 гг. грузооборот пристани Семипалатинск вырос в 2,7 раза...». [11]

«...К 1900 году купец Плещеев завершил еще одно пароходство, получившего наименование «Товарищество Верхне-Иртышского пароходства и торговли». Первым пароходом этого товарищества стал пароход «Святой ключ» мощностью в 160 лошадиных сил, он был построен в 1892 году на заводе Ятеса в Екатеринбурге и до этого носивший название «Сокол», а затем «Страдалец». Название «Святой ключ» новые хозяева дали в честь источника, который находился в Семипалатинске. Под этим названием этот пароход проработал вплоть до 40-ых годов XX века. Первым лоцманом этого парохода был Иван Иванович Буторин, на многие годы, связавший свою жизнь с речным флотом...». [12; с.152]

В течение года Верхне-Иртышское Общество пароходства и торговли посвятило устройству пристаней на Иртыше выше Семипалатинска: в пос. Пьяноярском, Усть-Каменогорске, станицах Бухтарминской и Батинской. [13]

25 апреля 1901 года, с началом навигации, пароход «Святой ключ», совершая свой первый рейс в оз. Зайсан прибыл на мыс Тополевый. Он привез туда баржу, груженную крупчаткой, пшеницей, солью и другими товарами.

«...Вскоре после этого установилось периодическое торговое сообщение по р. Черному Иртышу до устья Алкабека, то есть до самой Китайской границы...». [12; с.153]

Однако первое далекое путешествие оказалось не совсем удачным. Зимы 1900-1901 гг., были малоснежными, продолжительные засухи привели к тому, река Иртыш обмелела и рейсы стали маловыгодными. Однако, несмотря на неблагоприятные климатические условия с 1901 года вводится еженедельное пароходство между Омском, Павлодаром, Семипалатинском. [14]

Из-за нехватки средств, в ноябре 1905 года происходит объединение капиталов «Товарищество Верхне-Иртышского пароходства и торговли» с фирмой «И.Н. Корнилова

наследницы». Новая компания, названная «Верхне-Иртышское товарищество пароходства и торговли с наследницей Корниловой», соединив свои силы и приняв на себя доставку грузов и рейсирование пароходами по Иртышу от Тюмени до Китая, приступила к постройке новых пароходов и нескольких барж. [15]

Не все было безоблачно обстояло в торговле с Китаем. Так, открытая в 1905 году Урумчийская контора «Товарищества Верхне-Иртышского пароходства и торговли» и принявшаяся за доставку грузов из Урумчи на Тополев мыс у озера Зайсан, потерпела убытки и не возобновила своей деятельности в 1906 году «...исключительно из-за невозможности сделать сюда, в нужное время, перевод серебра из Чугучака и из-за трудностей рассчитаться китайскими ланами с возчиками, отказывающимися обыкновенно принимать русские деньги...». [16]

Пароходство развивалось и к 1908 году в Семипалатинске на Лодочном острове расположились 5 пароходных пристаней:

Торговый Дом «Плотников и сыновья» - 500 саж.

Троицкого купца Ботова – 290 саж.

«Товарищества Верхне-Иртышского пароходства и торговли» - 450 саж.

Пароходства «И.Н. Корнилова наследницы» - 3200 саж.

Товарищества «Бр. Вардроппер», взявшего пристань в аренду 26 июня 1899 года от Колмакова А.В. [17]

В навигацию 1909 года «Товарищество Верхне-Иртышского пароходства и торговли» пустило на линию «Тюмень-Зайсан» четыре новых роскошных товаро-пассажирских парохода: «Прокопий Плещеев», «Европа», «Русь», «Китай». [18] И с 1909 года началась организация нового «Русско-Китайского Общества пароходства и торговли» [19].

В XIX столетии шли активные переговоры между Россией и Китаем не только в политическом, но и в торгово-экономическом переделе Казахстана. В этот период началась активная торговля с Китаем и с использованием широкого Иртыша. На карбасах из Китая по Черному Иртышу русские, татарские купцы возили пшеницу, рис, шерсть, кожу, пушнину, хлопок. В Китай экспортировались металл и различные потребительские товары. Этот период характеризуется ростом перевозок пассажиров. Во внутреннем сообщении по Иртышу выполнялись перевозки зерна, леса, угля, руды и концентратов, а также прочих промышленных товаров.

Толчком для дальнейшего развития судоходства на Иртыше послужило интенсивное освоение природных ресурсов Рудного Алтая и заселение прилегающих к Иртышу земель. Растущие потребности в перевозках во второй половине XIX в. привели к развитию на Иртыше речного парового флота, принадлежавшего различным торговым товариществам. К концу XIX в., на всем протяжении от Павлодара до Семипалатинска и далее по Верхнему Иртышу осуществлялись регулярные рейсы пароходов с баржами, на смену которым в начале XX в. пришли теплоходы.

К 1918 г. судоходство было национализировано и в дальнейшем развивался на правах государственной собственности союзного, а позднее республиканского подчинения.

Список использованной литературы:

1. *Известия Императорского Русского Географического Общества.* – СПб, 1879. – 238 с.
2. *Отчет Императорского Русского Географического Общества за 1863 г.* – СПб, 1864. – 54 с.
3. *Красовский Н.И. Материалы для географии и статистики России. - Область сибирских киргизов.* - СПб, 1868. 264 с.
4. *Чернышев М.С. Иртыш: географическо-навигационный очерк, с изложением предположений об улучшении судоходных свойств реки между г. Семипалатинском и Черноярской соляною пристанью.* - Санкт-Петербург, 1887. – 126 с.
5. *Алтайская железная дорога.* - *Областные Семипалатинские ведомости*, 1898, №24, 15 июля
6. *Семипалатинские областные ведомости*, СПб. 1898, №23, 13 июня
7. *Семипалатинские областные ведомости*, 1898, №49/50, 12 декабря
8. *Семипалатинские областные ведомости*, 1899, №7, 13 февраля
9. *Семипалатинские областные ведомости (неофициальная часть)*, 1899, №15/16, 12 октября
10. *Семипалатинские областные ведомости*, 1900, №9, 14 апреля

11. *Россия. Полное географическое описание нашего отечества.* – СПб.: А.Ф. Девриен, 1899-1914: Т. 18: *Киргизский край: Сост. А.Н. Седельников, Л.П. Осипова, А.Н. Букейханов.* – 1903. – VIII. – 479 с.
12. *Вопросы географии. Сб. 31.* – Москва: Государственное издательство географической литературы, 1953. – 288 с.
13. *Капляк В.Н. Семипалатинское купечество: Плещеевы.* – Семей, 2013. – 290 с.
14. *Семипалатинские областные ведомости, 1900, №19, 13 мая*
15. *Киргизская степная газета, 1901, №14*
16. *Семипалатинский листок, 1905, № 242, 13 ноября*
17. *Кротков Н. Урумчинский консульский округ и русская торговля в 1906 году.* - *Известия ИРГО, т. XLIV, 1908, вып. VI, СПб, с. 364*
18. *Центральный государственный архив Республики Казахстан (далее ЦГА РК), ф. 434, оп. 1, д. 45, л.л. 346-347*
19. *ЦГА РК, ф. 64, оп. 1, д. 3784, л.л. 1-2 об.*

References:

1. *Izvestiya Imperatorskogo Russkogo Geograficheskogo Obshchestva. Russian Geographical Society.* - *St. Petersburg, 1879.* - 238 p.
2. *Report of the Imperial Russian Geographical Society for 1863-St. Petersburg, 1864.* - 54 p.
3. *Krasovsky N. I. Materials for geography and statistics of Russia.* - *The region of the Siberian Kirghiz.* - *St. Petersburg, 1868.* 264 p.
4. *Chernyshev M. S. Irtysh: geographical and navigational essay, with the presentation of assumptions about improving the navigable properties of the river between the city of Semipalatinsk and the Chernoyarskaya salt pier.* - *St. Petersburg, 1887.* - 126 p.
5. *Altai Railway.* - *Regional Semipalatinsk Vedomosti, 1898, No. 24, July 15*
6. *Semipalatinsk Regional Vedomosti, St. Petersburg, 1898, No. 23, June 13*
7. *Semipalatinsk Regional Gazette, 1898, No. 49/50, December 12*
8. *Semipalatinsk Regional Gazette, 1899, No. 7, February 13*
9. *Semipalatinsk Regional Gazette (unofficial part), 1899, No. 15/16, October 12*
10. *Semipalatinsk Regional Gazette, 1900, No. 9, April 14*
11. *Russia. Complete geographical description of our fatherland.* - *St. Petersburg: A. F. Devrien, 1899-1914: Vol. 18: Kirghiz Krai: Comp. A. N. Sedelnikov, L. P. Osipova, A. N. Bukeikhanov.* - 1903. - VIII. - 479 p.
12. *Questions of geography. Sat. 31.* - *Moscow: State Publishing House of Geographical Literature, 1953.* - 288 p.
13. *Kashlyak V. N. Semipalatinsk merchant class: Pleshcheyevs.* - *Semey, 2013* – - 290 p.
14. *Semipalatinsk Regional Gazette, 1900, No. 19, May 13*
15. *Kirghiz Steppe Newspaper, 1901, No. 14*
16. *Semipalatinsk Leaflet, 1905, No. 242, November 13*
17. *Krotkov N. Urumchinsk Consular district and Russian trade in 1906.* - *Izvestiya IRGO, t. XLIV, 1908, vol. VI, St. Petersburg, p. 364*
18. *The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan (hereinafter referred to as the Central State Archive of the Republic of Kazakhstan), f. 434, op. 1, d. 45, l. l. 346-347*
19. *The Central State Archive of the Republic of Kazakhstan, f. 64, op. 1, d. 3784, l. l. 1-2 vol.*