

ФИЗИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ СУХОПУТНЫХ ТРАКТОВ НА ТЕРРИТОРИИ КОЛЫВАНО-ВОСКРЕСЕНСКОГО ВЕДОМСТВА В 1760–1762 гг.

На территории Колывано-Воскресенского ведомства с 1760 по 1762 г. была организована крупномасштабная исследовательская экспедиция. Несколько исследовательских партий одновременно изучали обширную территорию Горного Алтая с севера на юг – от устья р. Бия до р. Бухтарма – и с запада на восток – от Усть-Каменогорской крепости до Телецкого озера. Во время экспедиции тщательно исследовались старые азиатские тракты, как заброшенные, так и используемые местными кочевыми племенами. Был получен богатый физико-географический, гидрографический и картографический материал ранее не изученной территории. В отчетах экспедиции описаны маршруты прокладываемых сухопутных и водных трактов, а также трудности передвижения в горной местности и особенности преодоления водных препятствий. Планирование и организация трактов осуществлялись с учетом таких важных факторов, как рельеф исследуемой территории, наличие водных препятствий и климатические условия.

Ключевые слова: Алтай; физико-географические условия; исследовательская экспедиция.

С разработкой месторождений и строительством меде- и сереброплавильных заводов на территории горного ведомства было неразрывно связано и развитие инфраструктуры. Появились новые населенные пункты и тракты для транспортировки руды и сообщения между месторождениями, заводами и деревнями. К этому времени заметно увеличилась численность русского населения. И горнорудные предприятия, и население нуждались в защите от воинственных кочевников. По указу российской императрицы Елизаветы Петровны поручалось тайному советнику и сибирскому губернатору Федору Ивановичу Соимонову организовать секретную заграничную экспедицию.

Экспедиция должна была исследовать обширную территорию от Усть-Каменогорской крепости до Телецкого озера, так как «...по иртышской линии от Убинского форпосту до Усть-Каменогорской крепости единственно от Западной стороны рекою Иртышом и то только летним временем закрыты а от восточной стороны ни какова закрытия не имеют» [1. Л. 41 об.]. К тому же в 1758 г. обострились отношения Российской империи с Китаем, так как последний стал претендовать на территорию побежденного им Джунгарского ханства, которое непосредственно граничило с Российской империей. В связи с этим необходимо «...построить на устье реки Бухтармы крепость для сдержания от Норзайсана иногда неприятельских намерениях плывущих судов с военными людьми и припасми а или для точного и навсегда безопасного прикрытия верхних местах поселений тож и вне границ имевших и впредь еще изыскиваемых рудников не меньшеж... ясаиных народов закрыть линию посредством строящихся на оную крепостей и редутов» [Там же. Л. 42 об.].

Летом 1760 г. были организованы две исследовательские партии, перед которыми ставилась задача найти и описать удобные для строительства укреплений и мест поселения на территории от верховий р. Бухтарма до Телецкого озера. Первая партия начала исследования от Усть-Каменогорской крепости до устья Бухтармы и далее к ее верховьям. Вторая партия формировалась в Бехтемирском станце Кузнецкой линии и должна была пройти к Телецкому озеру, а

затем, поднявшись вверх по р. Чулышман, преодолеть хребты и выйти к верховьям Бухтармы.

Первая партия, выйдя из Усть-Каменогорской крепости 10 июня, продвигалась по гористой местности вдоль правого берега Иртыша до устья Бухтармы, преодолев расстояние в 80 верст 250 сажень. От устья вверх по течению Бухтармы отряд продвигался без проводников. Дорога, удобная для продвижения, исследовалась при помощи малых посыльных команд, шедших впереди. В качестве ориентира использовался старый азиатский тракт, заросший травой и деревьями, проложенный вдоль Бухтармы. Этот тракт позволял обходить труднопроходимые места. Партией составлялись подробные планы местности и изыскивались места, пригодные для строительства крепостей и редутов.

На протяжении всего сухопутного пути от Усть-Каменогорской крепости до верховья Бухтармы тракт пролегал по горам с крутыми склонами. Но наиболее трудным отрезком считался путь длиной в 12 верст в верховьях Бухтармы, где из-за крутых и высоких скалистых берегов команде приходилось преодолевать шесть бродов.

Вторая партия под командованием инженер-капитана Плутова начала свой путь 17 июня от Бехтемирского редута, расположенного в нижнем течении р. Бия. Переправившись через Бию, команда направилась к урочищу под названием Сростки на р. Катунь. Затем следовала вверх по Катунь до правого ее притока р. Майма, откуда тракт шёл к южной части Телецкого озера. К устью р. Чулышман, впадающей в Телецкое озеро, команда прибыла 6 июля, преодолев расстояние в 207 верст.

Народ, кочующий у устья Чулышмана, на вопросы команды утверждал, «что от устья реки Башкаус, куда надлежало следовать тракта ни какого нет и онная река течение свое имеет между высоких каменных гор ущельем а имеетца де тракт вверх пореке Чулышману верст до тридцати или более и будут на тракте не способныя и не проходимаы места, яко то превысокия каменистыя горы, чрез которыя нетолько чтоб с со вьюшными, но и с порожними лошадьми переити никак не возможно...» [1. Л. 46]. Для того чтобы удостовериться в сказанном, была организова-

на небольшая команда, которая отправилась налегке вверх по р. Чулышман.

Тракт шёл вдоль Чулышмана 20 верст по лугам, затем верст 10 по галечнику, где травяная растительность отсутствовала. Следующие 10 верст тракт пролегал по крутым скалистым склонам. Далее высокие скалистые берега подошли вплотную к реке, и продвигаться верхом на лошадях стало невозможно. Командой было принято решение двигаться в юго-западном направлении вдоль р. Иджиган (ныне Эдиган), чтобы выйти к Катуню. Протяженность пути от Чулышмана до Катуня составила 106 верст. Изученная территория, по мнению инженер-капитана Паутова, признана не пригодной для строительства оборонительной линии и путей сообщений, а также «...и за неимением удобных сенных покосов також и за краткостью во оном месте летнего и теплого воздуха на которых горах и в шоле месяце снег лежал...» [1. Л. 47].

Достигнув устья р. Иджиган, партия Паутова 30 июля вернулась в Бехтемирский редут, так и не выполнив поставленной задачи – дойти до верховий Бухтармы.

По указу генерал-майора Веймарна и бригадира Фрауендорфа помимо наикротчайшего и удобного пути между Катунью и Бухтармой надлежало найти пригодные пахотные земли, «...ибо бес поселения и размножения хлебопашества, около тех рудников а паче около Усть-Каменогорской крепости обитица ни как не возможно, дабы чрез то поселение в поставке как на иртышскую так и на колыванскую линии правината казенных убытков и великих затруднении миновать было можно» [Там же. Л. 48].

Альтернативным вариантом Чулышмано-Бухтарминской оборонительной линии предлагалась линия от Новиковского форпоста, расположенного при устье правого притока Бии р. Нея (ныне Неня), до устья р. Иша, правого притока Катуня. Далее линия планировалась по левому берегу Катуня до устья р. Сема, затем через рр. Чарыш и Ульбу до Усть-Каменогорской крепости. Однако в данном случае обширная территория между Катунью и Телецким озером оставалась бы не защищенной, а следовательно, местное население, искавшее у России кровительства, и недавно найденные рудники также оказались открытыми для разбойных нападений джунгар.

В связи с этим 24 января 1761 г. тайный советник и губернатор Соймонов учинил следующее постановление: «1-е что к поселению при тех новых линиях на хлебопашество людей удобных мест недовольно еще отыскано, 2-е между вершинами Бухтармы и озера Телецкого нетокмо не удобныя но и не проходимыя места показаны, 3-е а хотя от озера Телецкого на реку Катуню чрез сто шесть верст тракт исыскан но по осмотру явился весьма трудной...» [1. Л. 48 об.].

Весною 1761 г. была организована исследовательская экспедиция из трех партий.

Первая партия под командованием инженер-майора Петрулина начала свой путь 27 мая из Усть-

Каменогорской крепости. Партия подробно изучила территорию по маршруту от Усть-Каменогорской крепости до устья Бухтармы и далее по правому берегу до истоков Бухтармы. В соответствии с заданием была построена крепость при устье этой реки, составлены планы местности. Подробно осмотрены все дороги, пролежавшие в левобережье Иртыша и Бухтармы, которыми пользовались кочевые племена.

Команда описывала рельеф, речную сеть и растительность территории, по которой пролегал маршрут. Так, например, в трастовом журнале от 4 июня было записано: «Поутру выступили лагерем и со всею командою следуя от начлега чрез превысокия каменистыя горы с которых и спустились в крутой лог к речке Черемшанке на 450 сажень и от оной шли чрез лес пихтовник к речке Пихтовке до которой перешли по тракту пятьдесят сажень и чрез которяя впрд подлежит мост построить подовольности лесу пихтового...» [1. Л. 90 об.].

Получены сведения о расстояниях между географическими объектами, а также определялось расстояние, ежедневно проходимое командой.

В имеющихся документах сообщалось, что до прихода русских здесь уже имелись тракты, именуемые как «калмыцкие дороги», некоторые из которых были давно заброшены, а некоторые до сих пор использовались. Один из таких трактов пролегал по правому берегу Иртыша от р. Курчум до р. Бухтарма, пересекая которую уходил в южном направлении.

Вторая партия под командованием майора Фоендина и инженер-капитана Паутова начала свой маршрут 8 июня из крепости Катунской. Партия следовала вверх по р. Катунь до устья р. Сема, где разделилась на две части. Одна пошла вверх по Семе и достигла верховий Бухтармы. Вторая, достигнув устья р. Иджиган, правого притока Катуня, вышла к верховьям Бухтармы.

В путевом журнале упоминается, что маршрут частично пролегал по «азиатской дороге». Эта азиатская дорога проходила вдоль рек Большой и Малый Улекем (ныне Б. и М. Ильгумень), далее тянулась вверх по р. Караколь до устья Тенгизского истока, затем вверх по левому берегу р. Джело (ныне Урсул).

Третья партия под командованием секунд-майора Поливанова, инженер-поручика Карцева 10 июня вышла из Чагирского рудника. Партия по долине Чарыша достигла устья р. Иня, где разделилась на две части. Одна продолжала путь вверх по Чарышу, а вторая шла по р. Иня. От верховий упомянутых рек они шли в сторону Бухтармы.

Следуя по основному маршруту, каждая партия отправляла в стороны на расстояние 30–50 верст небольшие отряды, которые дополнительно описывали и примечали пригодные к поселению, хлебопашеству и санным покосам земли. Большое внимание уделялось также описанию видов произрастающих деревьев и пригодности их к строительству крепостей, редутов и мостов.

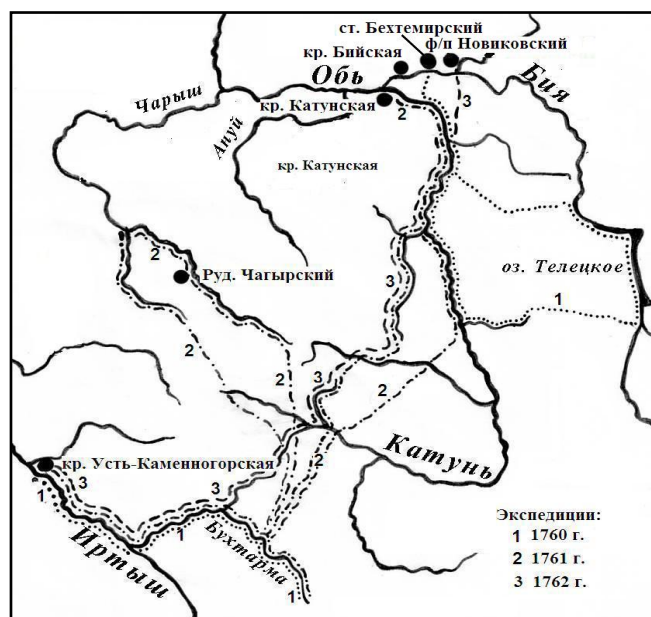


Рис. 1. Маршруты экспедиции 1760–1762 гг.

По материалам экспедиции 1761 г. было сделано заключение: «безсумненно явствует за непроходимыми гористыми каменистыми утесами и другими непреодолимыми естественными препятствиями намеренное занятие линиею от вершин Бухтармы по берегам рек Большого и Малого Хаиркумина и реки Кокусун по берегу реки Катуня, и вниз по оной до устья небольшой с восточной стороны в Катуню впадающей реки Иджигана, с коего места до устья впадающей в озеро Телецкое реки Чулышмана уже в прошлом 761-м году все места описанными, и хотя трудными по проходимости состоят ни коим образом исполница не может» [1. Л. 2 об.].

В 1762 г. была организована заключительная исследовательская экспедиция под командованием инженер-майора Василия Петрулина и инженер-капитана Паутова. Экспедицией были выбраны места, пригодные к строительству оборонительных укреплений, с прилегающими к ним пахотными землями и покосами. Специальные отряды сразу же приступали к строительству укреплений, которых всего планировалось построить 36.

Первая дистанция планируемой оборонительной линии, была описана инженер-майором Петрулиным и состояла из двух частей.

Первая часть дистанции протянулась от Усть-Каменогорской крепости вверх по правому берегу р. Иртыш до устья р. Бухтарма, «пресеча множественного числа небольших между гор и камней с великим стремлением текущих речек расстоянием в семьдесят трех верстах...» [Там же. Л. 53 об.]. Завозить провиант в укрепления было возможно из Усть-Каменогорской крепости по Иртышу.

Вторая часть первой дистанции пролегла от устья Бухтармы до устья Большого Хаир-Кумина, ее правого притока, и далее вверх по течению этой реки до ее верховий. Об этом отрезке дистанции в документах говорилось следующее: «всего от устья Бухтармы до упомянутых вершин реки Большого Хаир-

кумина имеетца расстояние на сто четырнадцать верст и сто шестьдесят сажень в коих как в Бухтарме так и в Хаиркумине с северной и северзападной сторон впадает множественное число крайне быстрых с великим различием вод подверженных и между высоких по большей части каменистых гор и косагоров с большим стремлением текущая речки и ключи» [1. Л. 53 об. – 54]. Общая протяжённость первой дистанции составила 187 верст 181 сажень.

Плавание крупными судами по Иртышу до устья Бухтармы и выше по течению было возможно лишь в период половодий. В межень путь преграждали пороги вблизи устья Бухтармы. Что же касается сухопутного тракта, то на некоторых отрезках пути было возможным перевозить провиант на телегах, но большей частью лишь на вьючных лошадях.

Вторая дистанция оборонительной линии состояла из шести частей и была описана капитаном Паутовым, квартирмейстером Карцовым и поручиком Уксуниковым.

Первая часть дистанции начиналась с северного склона хр. Холзун, откуда брала свое начало р. Малый Хаир-Кумин (ныне р. Банная). Маршрут пролегал по левому берегу этой реки до места ее впадения в р. Кокса. У устья Малого Хаир-Кумина маршрут пересекал Коксу и далее пролегал по левому берегу последней, до устья р. Большого Суугаш, левого притока Коксы: «...расстояние от вершин как Большого так и Малого Хаиркуминов, до устья речки Большого Суугаши имеетца сорок верст по большей части сперва чрез гористыя каменистыя и крайне трудныя косогорныя, а потом уже чрез ниския топкия и кочкватыя места...» [Там же. Л. 54–54 об.].

Вторая часть дистанции пролегла от р. Кокса вверх по течению р. Большой Суугаш. Вначале маршрут проходил по левому берегу Большого Суугаши, затем пересекал его и до верховий пролегал по правому берегу. «Расстояниеж от устья до вершин оногo Большого Суугаши линиею простираетца на сорок на шесть верст и

сто пятьдесят сажень, сперва по восточному берегу через ровные места, а потом по перправе той реки по правому или западному берегу, через каскагористыя болотные и кочковатые места» [1. Л. 54 об.].

Третья часть дистанции протянулась от верховий р. Суугаш, преодолевая водораздел между реками Суугаш и Джело (ныне Урсул. – А.М.) и далее вниз по левому берегу р. Джело до левого его притока. Этим левым притоком Джело является река, вытекающая из оз. Тенгиз (ныне Тенгинские озёра. – А.М.). Расстояние от верховий Суугаша до устья Тенгизского истока составило 32 версты 350 сажений.

Четвертая часть дистанции протянулась от устья Тенгизского истока вверх по правому берегу до самого озера. Далее оборонительная линия преодолевала два хребта и выходила к верховьям р. Семы, левого притока Катуня. Длина дистанции составила 34 версты.

Пятая часть дистанции пролегла от верховий р. Сема по правому ее берегу вниз по течению. У места, где с левой стороны в Сему впадает р. Черга, линия пересекала Сему и далее продолжалась по левому берегу до самого ее устья. Общая протяженность пятой части второй дистанции составила 67 верст. Земли, пригодные для хлебопашества и сенокосов, измерялись десятинами. Наиболее пригодные земли отмечались в долинах Семы и Катуня, но и здесь нередко встречались низинные заболоченные места. Бедные почвы были отмечены в верховьях Большого Хаир-Кумина и Малого Хаир-Кумина. Достаточное количество земельных угодий, пригодных для хлебопашества, отмечалось и в бассейне р. Кокса.

Шестая часть второй дистанции начиналась от устья р. Сема и пролегла вниз по левому берегу Катуня до впадения правого притока – р. Иша. Общая протяженность линии от устья Семы до устья р. Иша составила 70 верст 300 сажений.

Седьмая, завершающая часть дистанции линии, пересекала Катунь у устья р. Иша и далее пролегла вдоль р. Березовка до Новиковского форпоста. Здесь планируемая линия должна была примкнуть к Кузнецкой оборонительной линии. Расстояние от устья р. Иша до Новиковского форпоста составляло 13 верст. Общая длина второй дистанции, протянувшейся от верховий р. Малого Хаир-Кумина (водораздел хр. Холзун) до Новиковского форпоста, составила 327 верст. Протяженность всей планируемой линии от Усть-Каменогорской крепости до Новиковского форпоста составила 514 верст 181 сажень.

Подробно описывались берега рек, где указывалась их заболоченность, каменистость, наличие скал, близко подступающих к руслу и т.д., что, в свою очередь, было важно для организации сухопутных трактов вдоль рек.

После изучения полученных во время экспедиций физико-географических и гидрографических материалов по исследуемой части Колывано-Воскресенского ведомства были сделаны следующие выводы.

1. Характерной особенностью рек являлось быстрое течение и частые их разливы в результате таяния

снегов и большого количества осадков, что затрудняло организацию паромных переправ и строительства мостов.

2. Сухопутные тракты были труднопроходимыми, о чем свидетельствуют документы: «дороги или лучше сказать тропинки между сих гор и множества речек проложенныя стало тесными и нужными быть должны что иногда с опасностью а всегда с великою нуждою только на вьюшных лошадях по оным проследовать можно» [1. Л. 6–6 об.].

3. Места, максимально удобные для строительства крепостей и редутов, виделись малопригодными, так как находились либо высоко в горах, либо в узких ущельях. Это обстоятельство еще осложнялось тем, что снег в глубоких ущельях таял лишь в первой половине лета, а зимой из-за глубоких снегов транспортное сообщение полностью прекращалось и, соответственно, поставка провианта на линию не могла быть возможной. Транспортировка грузов была возможна только сухопутными трактами в течение четырех месяцев в году.

Учитывая все перечисленные факты, организация оборонительной линии от Усть-Каменогорской крепости до Новиковского форпоста была признана трудноосуществимой, дорогостоящей, невыгодной для государства. Было принято решение строить оборонительную линию от Усть-Каменогорской крепости до Бийской. Линия была построена и проходила через среднее течение р. Убы, верховья р. Алей, среднюю часть Чарыша и со средней части р. Ануй вниз по течению до места слияния Бии и Катуня. Линия сохраняла свое стратегическое значение до конца XVIII в. По оборонительной линии были организованы сухопутные тракты, обеспечивающие сообщение между крепостями, форпостами, редутами линии и рудниками, населенными пунктами.

Исследовательские экспедиции 1760–1762 гг. получили богатый физико-географический, гидрографический и картографический материал территории Колывано-Воскресенского ведомства. В отчетах экспедиций описаны трудности передвижения в горной местности и особенности преодоления водных препятствий в горных районах. Планирование и организация трактов осуществлялись с учетом таких важных факторов, как рельеф исследуемой территории, наличие водных препятствий и климатические условия.

Результаты экспедиционных работ имели большую практическую значимость, которая выражалась в формировании стратегически важных путей сообщения, необходимых для сообщения между укреплениями оборонительной линией на крайних рубежах Российской империи. Некоторые из трактов, исследованных экспедициями в 1760–1762 гг., получили свое дальнейшее развитие и являются и ныне важными транспортными путями Российской Федерации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Центр хранения архивных фондов Алтайского края. Ф. 1. Оп. 1. Д. 373. Т. 1.

Статья представлена научной редакцией «Науки о Земле» 15 октября 2014 г.

PHYSIOGRAPHIC PRECONDITIONS FOR BUILDING OVERLAND ROADS IN KOLYVAN-VOSKRESENSK DEPARTMENT IN 1749–1762

Tomsk State University Journal, 2015, 391, 209–213.

Maloletko Anton A. Siberian Research Institute of Agriculture and Peat of Russian Academy of Agricultural Sciences (Tomsk, Russian Federation). E-mail: maloletko.ant@yandex.ru

Keywords: Altai; physiographic conditions.

In the middle of the 18th century, the infrastructure development on the territory of the Kolyvan-Voskresensk department was inseparably linked with the development of the fields and the construction of the copper and silver smelting plants. New settlements and paths for the transportation of the ore were constructed. The connection ways between fields, river piers, plants and villages were established. The number of the Russian population had increased considerably by then. Both the mining enterprises and the population needed to be protected from militant nomads. Empress Elizaveta Petrovna issued a decree about the organization of a confidential foreign expedition to the south from the Kolyvan-Voskresensk department. Privy Councilor and Siberian Governor Fyodor Ivanovich Soymonov was appointed responsible for the expedition organization. The expedition continued from 1760 to 1762. During this time research parties studied the intensive territory of the Mountain Altai region from north to south – from the mouth of the Biya River to the Bukhtarma River; and from west to east – from the Ust-Kamenogorsk fortress to Teletskoe Lake. The expeditions studied carefully the old Asian paths, both deserted and still used by the local nomad tribes. Much attention was paid to the study of the physiographic components: relief, climate, surface water, vegetation. The cartographic material of the studied territory was received. Later, both the cartographic material and the traveling notes were preserved at the storage centre of the archival funds of the Altai Territory. When passing the route, the groups noted places suitable for the construction of defense works, ploughing and hay-making. The experts studied the rivers: rifts, sand banks, the speed of a current and the depth of the rivers; suitability of the rivers for navigation was also estimated. After studying the received physiographic and hydrographic materials of the studied part of the Kolyvan-Voskresensk department, the following conclusions were made. The rapid current of the rivers and frequent floods as a result of snow thawing and large amounts of precipitation were a feature of the Mountain Altai rivers. These circumstances complicated organization of ferries and construction of bridges. Overland roads were difficult ways for movement because they were narrow tracks which lay on the abrupt stony slopes of the mountains. Only pack horses could pass these tracks. The places for building fortresses and redoubts were low-suitable because they were situated either in the mountains at a big height or in the narrow gorges. This circumstance was more difficult because of the snow in the deep gorges that thawed in the first half of summer only. Therefore, the transport communication stopped completely in winter due to the deep snow. Accordingly, overland transportation of loads was possible four months a year only. After considering all these facts, the organization of the defense line from the Ust-Kamenogorsk fortress to the Novikovskiy outpost was estimated as an impracticable, expensive and non-profitable project for the state. As a result, a decision to build the defense line from the Ust-Kamenogorsk fortress to the Biysk fortress was made. In a short time, the defense line was built. It passed through the average stream of the Urba River, through the riverhead of the Aley River, the middle part of the Charysh River and from the Anuy River downstream to the junction of the Biya and the Katun Rivers. The defense line kept its strategic significance till the end of the 18th century. The overland roads supporting the communication between the fortresses, the outposts, the redoubts of the line, the mines and the settlements were built along the defense line. The research expeditions of 1760–1762 received a considerable physiographic, hydrographic and cartographic material of the territory of the Kolyvan-Voskresensk department. The difficulties of movement in the mountain district and the features of the water obstacles overcoming were described in the expedition reports. Such important factors as the topography of the researched territory, the water obstacles and the climatic conditions were considered when planning and constructing roads. The expedition results became the base for the formation of the strategically important ways of communication between the fortifications of the defense line at the distant boundaries of the Russian Empire. Some of the roads, which were investigated by expeditions in 1760-1762, received further development. Nowadays, they are important transportation routes of the Russian Federation.

REFERENCES

1. Center for Preservation of Archive Funds of the Altai Territory. Fund 1. List 1. File 373. Vol. 1.

Received: 15 October 2014