

## ИЗЫСКАНИЕ ШИХТМЕЙСТЕРОМ ИВАНОМ ДЕНИСОВЫМ ТРАКТА ОТ ЗМЕЕВСКОГО РУДНИКА ДО КАБАНОВСКОЙ ПРИСТАНИ (1753 г.)

Рассматриваются итоги изыскания сухопутных дорог от Змеевского рудника до Барнаульского сереброплавильного завода шихтмейстером Иваном Денисовым в 1753 г. Изыскателем даны описания четырех вариантов путей в зависимости от природных условий местности.

**Ключевые слова:** сухопутные дороги; Змеиногорские рудники; XVIII в.

В середине XVIII в. началось интенсивное развитие металлургии в Алтайском горном округе. В связи с этим возникла проблема транспортировки руды (руды серебра, прошедшей первичную обработку) со Змеевского рудника на Барнаульский сереброплавильный завод. Самым быстрым и дешевым способом транспортировки являлась перевозка руды на судах по речным путям. Для изучения возможных водных путей от Змеевского рудника до Барнаульского завода летом 1749 г. Кольвано-Воскресенское горное начальство организовало экспедицию под руководством геодезии прапорщика Пимена Старцова. Экспедиция подробно исследовала рр. Алей и Чарыш. Наиболее пригодной для транспортировки руды был Чарыш, по которому было возможно осуществлять перевозки в течение всего летнего периода. Но несмотря на все положительные стороны данного способа транспортировки, имелся один недостаток – перевозка руды водными путями лишь в течении теплого периода года. Для перевозки же руды круглый год необходимо было изыскать подходящую конную дорогу.

В архиве Алтайского края сохранились документы о первых исследованиях сухопутия от Змеевского рудника до Кабановской пристани [1].

Указом императрицы Елизаветы Петровны от 12 декабря 1752 г. было велено найти удобный и максимально короткий сухопутный путь для возки руды со Змеевского рудника на Барнаульский завод. Этот путь должен был заменить прежний тракт, пролежавший от Змеевского рудника до Кабановской пристани через Кольванский завод и имевший за счет этого большую протяженность. Для выполнения поставленной задачи из конторы Кольвано-Воскресенского горного начальства 24 мая 1753 г. был направлен унтер-шихтмейстер Иван Денисов: «...исполнение того Ее императорского величества указа для означенного сыскания дороги измерения трактов принадлежащим наказом 24-го числа мая сего года послан был унтер-шихтмейстер Денисов...» [1. Л. 153].

Иван Денисов тщательно исследовал территорию и предложил Кольвано-Воскресенскому горному начальству четыре варианта дороги от Змеевского рудника до Барнаульского завода. Об этом поиске Денисов докладывал: «...от змеевского рудника до кабановской пристани к проложению дороги для всех руд прямой тракт незаезжая вколыванский завод спрilegeжности непоодному месту изыскивал и терял, иотыскал четьри тракта...» [Там же]. К своему докладу Денисов приложил подробный чертеж в масштабе 10 верст в дюйме. На чертеже помимо уже имевшихся дорог были указаны все четыре варианта под соответствующими литерами «А», «В», «С» и «D».

Иван Денисов сделал подробное описание четырех путей в документе под названием «*Роспись назначенным дорогам попрежней инынешней мере отзмеевского рудника докабановской пристани чрез которые места квоске руды те дороги способны быть очень*» [1. Л. 155].

Все варианты трактов, естественно, начинались от Змеевского рудника.

Первый тракт «А» пересекал верховья рр. Каменка и Локтевка, затем пролегал по степной местности до р. Чарыш. На Чарыше должна была быть организована паромная переправа выше деревни Озерки. От Змеевского рудника до деревни Озерки расстояние составило 65 верст: «*Отзмиевского рудника мимо вершин речки каменка степью додеревни озерок 65 верст*» [Там же]. На этом отрезке тракта из-за многочисленных мелких рек и грязей необходимо было возвести 14 мостов. В верховьях р. Каменка путь на протяжении 6 верст пролегал через еловые и сосновые леса, что в свою очередь требовало расчистку от деревьев: «*Наоном разстоянии чрез речки и грязи должно четьринадцать мостов быть около вершин речки каменки верст на шести поддорогу бору и пихтовнику расчистить...*» [Там же]. А на рр. Локтевке или Белой, в том месте, где их пересекает тракт, по мнению Денисова, необходимо было построить зимовье. От деревни Озерки до Кабановской пристани тракт имел длину 53 версты. На этом отрезке через реки и грязи необходимо было возвести еще 11 мостов. Суммарная протяженность первого тракта равнялась 118 верстам.

Второй тракт «В» пролегал через зимовье Густокашино, находившееся к западу от оз. Кольвань. Этот отрезок имел протяженность 22 версты. Далее тракт пересекал р. Локтевка в среднем ее течении у зимовья Боброва. От зимовья Густокашино до зимовья Боброва по тракту Иваном Денисовым было насчитано 25 верст. Отсюда тракт по степи пролегал к р. Чарыш, где соединялся с первым трактом у деревни Озерки. На всем этом пути от Змеевского рудника до Кабановской пристани было насчитано 12 мест, где было необходимо строить мосты через мелкие и крупные реки. Второй тракт имел общую протяженность 121 версту.

Третий тракт «С» планировался по уже имевшейся дороге, «...по которой уже ездят отзмиевского рудника чрез краснаярскую пристань, аоттуда переправясь реку чарыш мимо деревни тугозвонову докабановской пристани, где расстояние сто двадцать четьри версты...» [1. Л. 153]. Таким образом, тракт пролегал от Змеевского рудника до зимовья Густокашино и далее мимо Горнового камня до зимовья Белково на р. Локтевка. От зимовья Белково тракт пролегал через деревню Усть-Локтевку по левому берегу р. Чарыш до

Красноярской пристани. Этот отрезок пути составлял 85 верст. У Красноярской пристани в деревню Тугозвонovo планировалась паромная переправа. Откуда тракт вдоль правого берега р. Чарыш протянулся до Кабановской пристани, и этот отрезок пути составлял 39 верст. Суммарная протяженность третьего варианта тракта составляла 124 версты. Необходимо было построить пять мостов.

Четвертый тракт «D» пролегал от Змеевского рудника через зимовья Густокашино и Белково, деревню Усть-Локтевку до Красноярской пристани. Этот отрезок пути совпадает с отрезком третьего тракта от Змеевского рудника до Красноярской пристани и имеет протяженность 85 верст. Далее тракт должен был пролегал по левому берегу р. Чарыш через деревню Чупино и Голодный мыс до Кабановской пристани. Отрезок пути от Красноярской пристани до Кабановской пристани составляет 38 верст. Таким образом, общая протяженность четвертого тракта составляла 123 версты.

В легенде чертежа Иван Денисов дал краткое описание маршрутов всех четырех трактов. Были перечислены и сельские поселения, через которые планировалось проложить тракты. Также указывалось необходимое количество паромов и мостов на пути следования трактов. Например, третий тракт был Денисовым кратко описан следующим образом: «Третий тракт под литерой С попрежней и нынешней мере. Отзмиевского рудника чрез зимовье густокашино горновой камень зимовье белково деревню устьлоктевку красноярскую пристань, и деревню тугозвонову до кабановской при-

стани верст 124. На оном расстоянии должно быть через реку и речки 1 паром, 5 мостов» [1. Л. 157].

Первый тракт хоть и имел самую малую протяженность, представлялся как самый не выгодный в связи с необходимостью строительства большого числа мостов, зимовий и организации паромной переправы. А на протяжении шести верст необходимо было произвести вырубку леса под тракт. Об этих недостатках писалось так: «Хотя против протчих расстоянием иближе нокезде икоустановлению дороги неспособен убыточен потому что понадобится потому тракту учредить одно зимовье ичрез реку чарыш для перевозу паром чрез грязи много число мостов, иводном месте поддоугоу бору ипихтовнику расчистить верст нашесть, что все признается убыток...» [1. Л. 153об.].

Второй тракт, как и первый, тоже имел ряд крупных недостатков в виде необходимости возведения большого количества мостов, строительства зимовья и организации паромной переправы: «...также неспособность видитца, ибо пооному натакоеже число мостов сделать, одно зимовье ипором учредить востребуется» [Там же].

Наиболее удобным и подходящим для возки руды шихтмейстер Денисов находил третий тракт: «...третий тракт им Денисовым поспособности места признавается что воску руды понему можно безнужды иметь, идороге летней изимней лутче всех дорог быть...» [1. Л. 153]. Выбор третьего тракта связан с тем важным обстоятельством, что на нем не нужно было строить большого числа мостов и зимовье и, естественно, можно было обойтись меньшими финансовыми и трудовыми затратами (рис. 1).

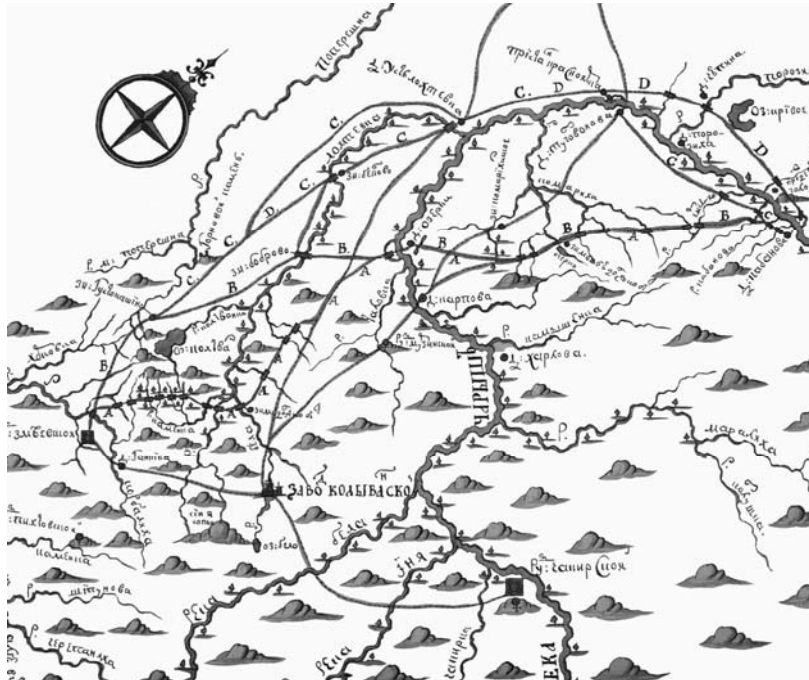


Рис. 1. Фрагмент карты Ивана Денисова (1753 г.)

Четвертый тракт виделся «способным» только в том случае, если анбар, предназначенный для складирования руды, из Кабановской пристани перенести на левый берег Чарыша – на Голодный мыс, но это в свою очередь вызывало дополнительные финансовые затраты. Об этом писалось следующее: «...также

признается способной, ионной тогда учредить можно, когда либо для кокого случая кудаж потребуется чтоб имеющийся вкабановской пристане построенный дляположения руд анбар перенести надругую сторону реки чарыша, ипоставить приголомном мысе, аныне старую переносить иприоном месте уч-

*реждать видитца занеспособност иказенный убыток...» [1. Л. 153об.].*

После подробного изучения всех возможных вариантов для строительства дороги от Змеевского рудника до Кабановской пристани Колывано-Воскресенская заводская контора приняла решение использовать третий тракт. Об этом решении написано следующее: *«...по Ее Императорского Величества указу вздеишей колывановоскресенской заводской конторе определено, овсем вышеписанном вканцелярию колывановоскресенского горного начальства отрапортовать ипритом объявить, что здеишняя контора кроме помянутого третьего тракта другого способного непризнает...» [1. Л. 154].*

Таким образом, по указу императрицы Елизаветы от 27 октября 1753 г. после ознакомления с рапортом, росписью и чертежом, сделанными Иваном Денисовым, для возки руды со Змеевского рудника до Каба-

новской пристани был выбран третий тракт. Об этом указе в своем рапорте Иоанн Христиани писал: *«1753 года октября 27 дня поуказу Ее Императорского Величества вканцелярию колывановоскресенского горного начальства слушаю сего рапорта иприобщенных притом росписи ичертежа приказом квоске сзмиевского рудника накабановскую пристань руд дорогу учредить потретьему тракту который колыванская заводская контора способным признала ипооной дороге мосты поделать ипором вниз удеревни тугозвоновой учредить...» [1. Л. 158].*

Шихтмейстер Иван Денисов осуществил подробное физико-географическое исследование четырех возможных дорог от Змеевского рудника до Барнаульского сереброплавильного завода. Результатом его исследований стало описание всех крупных географических объектов, встречающихся на пути следования, и отображение их на чертеже.

## ЛИТЕРАТУРА

1. ЦХАФ АК. Ф. 1. О. 1. Д. 154. Т. 2.

Статья представлена научной редакцией «Науки о Земле» 25 октября 2009 г.