

В. А. Кароннов

**Водные пути перевозки руды в Колывано-Воскресенском
горном ведомстве в XVIII в.**

С началом освоения руд, расположенных на юге Западной Сибири, и строительством первых металлургических предприятий, возникла необходимость в надежной связи между месторождениями и заводами. Как правило, в литературе авторы освещали организацию сухопутных сообщений в Колывано-Воскресенском горном ведомстве. Вместе с тем, проблема налаживания водных путей, как внутри ведомства, так и связывавших алтайские предприятия с Уралом и другими регионами Сибири, осталась неразработанной. Исследователи приводят или повествования об отдельных водных магистралях¹, либо описания пристаней². Цель данной статьи – выявить истоки организации водных путей перевозки руды для потребностей местных горно-металлургических заводов XVIII в.

Открытие алтайских руд относится к 1719 г., когда экспедиция под руководством Степана Костылева, обнаружила в верховьях реки Алей, в «Алейских горах» месторождения меди³. Однако рудознатцы не получили награды за открытие богатых месторождений поли-металлических руд, так как эти месторождения были отданы в разработку уральскому промышленнику А.Н. Демидову⁴. Первые демидовские предприятия на юге Западной Сибири появились в конце 1720-х гг.: в октябре 1727 г. на реке Колыванке был пущен Колыванский «ручной» завод с одной печью. Но вскоре место было оставлено, так как река оказалась мелкой для сооружения плотины. Второй завод с шестью печами вступил в строй на реке Белой в 1729 г. и был назван Воскресенским. В 1744 г. введен в эксплуатацию Барнаульский завод, выстроенный при впадении р. Барнаулки в Обь⁵. Располагался он почти в 250 верстах к северу от Колыванского завода. В том же году начали строить

Кароннов Владимир Александрович, студент Алтайской государственной педагогической академии. Эл. почта: karonnov.vladimir@yandex.ru

¹ *Бородаев В.Б., Контев А.В.* У истоков истории Барнаула: Учебное пособие для ср. шк. Барнаул, 2000. С. 101–108; *Бородаев В. Б., Демин М.А., Контев А.В.* Рассказы по истории Алтайского края: Учебное пособие для ср. шк. Ч. 1. 1672–1735. Барнаул, 1997. С. 103–105; *Савельев Н.Я.* Сыны Алтая и Отечества. Ч. 2. Механикус Иван Ползунов. Барнаул, 1988. С. 19–25.

² *Сергеев А.Д.* Слово об И.И. Ползунове. Барнаул, 1999. С. 40–44.

³ *Бородаев В.Б., Демин М.А., Контев А.В.* Рассказы по истории Алтайского края... С. 69.

⁴ *Карпенко З.Г.* Горная и металлургическая промышленность Западной Сибири в 1700–1860 гг. Новосибирск, 1963. С. 39.

⁵ *Громько М.М., Карпенко З.Г.* Горнорудная и металлургическая промышленность. Начало формирования рабочих кадров // История Сибири с древнейших времен до наших дней. Т. 2. Сибирь в составе Феодалной России. Л., 1968. С. 230.

завод на юго-западе от Колыванского, названный Шульбинским. Располагался он на р. Шульбе, притоке Иртыша. Но этот завод так и не был пущен¹.

В 1747 г. заводы, принадлежавшие А. Демидову, были взяты в ведение императорского Кабинета. Начался новый этап в развитии горного ведомства. Первые кабинетские предприятия стали строиться в горном ведомстве в 1763–1766 гг. вдали от основных рудников. В 48 верстах к западу от Барнаульского завода «ради сбережения Барнаульского леса» был основан Павловский завод². Одновременно с Павловским был построен Сузунский медеплавильный завод, располагавшийся еще дальше от Рудного Алтая, в 130 верстах на северо-запад от Барнаульского завода, на притоке Оби р. Сузун³. В 1770-е – 1780-е годы недалеко от месторождений строились вспомогательные предприятия: в 1774–1775 гг. – Алейский завод, предназначавшийся для выплавки полуфабриката (роштейна), который затем перерабатывался на Барнаульском и Павловском заводах; в 1783 г. – Локтевский медеплавильный завод, выплавлявший медный полуфабрикат для нужд Сузунского завода⁴.

Как видно, география расположения заводов очень обширна: предприятия были размещены на огромной территории от Рудного Алтая до Салаирской гряды. Это объясняется требованиями к размещению металлургических предприятий.

При выборе места для такого завода в XVIII в. учитывалось три основных фактора: наличие месторождений руды, присутствие реки, на которой можно создать пруд для приведения в действие водоналивных колес, а также расположение поблизости лесов для выжигания древесного угля. Специфика Рудного Алтая состояла в том, что здесь находилось много руды, имелись реки, на которых можно было построить заводы, но не хватало обширных лесных массивов.

Еще в 1730-е гг. по оценке специалистов в окрестностях Колывано-Воскресенского завода при работе шести печей леса хватит только на 15 лет⁵. Поэтому, чтобы продлить существование первенцу демидовской металлургии на Алтае, в 1732 г. на предприятии стали получать только полуфабрикат – «черную медь», которую затем водным путем отвозили на уральские заводы предпринимателя. «Медь для продолжения здесь лесов отпускается для перечистки на Невьянские заводы», – писал один из управляющих Колывано-Воскресенскими заводами в начале 1735 г.⁶ Ежегодно на речных судах по Оби и Иртышу перевозили свыше пяти тысяч пудов черной меди⁷. Основным местом, откуда медь отправлялась на Урал, стала Чарышская

¹ *Записки* путешествий Академика Фалька. Полное собрание ученых путешествий по России, издаваемое Императорскою Академией Наук, по предложению ее президента. Санкт-Петербург, 1824. С. 497.

² Там же. С. 459.

³ *Карпенко З.Г.* Горная и металлургическая промышленность Западной Сибири в 1700–1860 гг. Новосибирск, 1963. С. 69.

⁴ Там же.

⁵ *Геннин В.Г.* Описание уральских и сибирских заводов. М., 1937. С. 625.

⁶ ГАСО. Ф. 24. Оп. 12. Д. 3124. Л. 550 об.

⁷ *Бородаев В.Б., Контев А.В.* У истоков истории Барнаула... С. 106.

пристань, специально построенная в среднем течении Чарыша. На ней происходила загрузка судов, отправляемых на Урал, черной медью, свезенной сюда сухопутными маршрутами с месторождений, расположенных близ Колывано-Воскресенского завода. Первые пристани появились в горном ведомстве еще в 1727–1729 гг. На карте, составленной Петром Чичаговым в 1729 г., к заимке Кудрявцевой, расположенной при впадении р. Порозиха в р. Чарыш, подходил сухопутный путь, по которому подвозили руду¹. Но Порозихинская пристань действовала до середины 1730-х гг., на других картах она больше не упоминалась. Эту информацию подтверждает карта Г.Ф. Миллера 1734 г., на которой показана «судовая Воскресенских заводов пристань» на реке Чарыш, рядом с «новопоселенной деревней Кудрявцевой», находившейся на месте впадения Чарыша в Обь². На более поздних картах эта пристань называлась Усть-Чарышской. В дальнейшем в документах она уже не упоминается, поскольку в 1730-х гг. функционировали другие пристани: Кабановская, Перво-Чарышская (она же Карпова)³.

Ошибка с выбором места под Колывано-Воскресенский завод заставила при основании новых предприятий, в первую очередь, учитывать наличие древесных запасов, расположенных в основном либо на Оби, либо на Иртыше. Новые заводы (Барнаульский, Шульбинский) находились вдали от месторождений и руду к ним перевозили на телегах или водным путем.

Впервые идея перевозки руды водным путем по реке Иртыш была сформулирована А.Н. Демидовым в 1731 г.⁴ В письме, направленном в Берг-коллегию, горнозаводчик мотивировал свое решение тем, что возить руды из Прииртышья на Колывано-Воскресенский завод на подводах далеко и невыгодно. Данная идея нашла отражение и в трудах руководителя уральских и сибирских заводов В.Г. Геннина. В своем сочинении он писал: «на оных заводах [Колыванских] можно плавить руды на черную, а не на чистую медь или на роштейн [полуфабрикат] и отправлять вниз по впадающим в Обь и Иртышу до таких мест, где лесу множество имеетца и где можно для плавки черной и чистой меди заводы построить...»⁵

Для перевозки руд использовали два типа речных судов: дощаник – речное плоскодонное перевозное судно с мачтой и палубами⁶, и коломенку – судно 15–20 сажений в длину и 2–4 в ширину, поднимающее от 7 до 12 тыс. пудов грузов⁷.

Второе демидовское предприятие на юге Западной Сибири – Барнаульский медеплавильный завод – введен в эксплуатацию летом 1744 г. Он располагался

¹ *Контев А. В.* Объекты горнозаводского производства Колывано-Воскресенского горного ведомства в XVIII веке // Краеведение и туризм: материалы региональной научно-практич. конф., посв. 80-летию историка и краеведа Алексея Дмитриевича Сергеева. Барнаул, 2010. С. 188–215.

² *Бородаев В. Б., Контев А. В.* У истоков истории Барнаула... Барнаул, 2000. С. 104.

³ *Бородаев В. Б., Демин М. А., Контев А. В.* Рассказы по истории Алтайского края... С. 105.

⁴ *Бородаев В. Б., Контев А. В.* У истоков истории Барнаула... С. 104.

⁵ *Геннин В. Г.* Описание уральских и сибирских заводов... С. 625.

⁶ *Доска* // *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. СПб., 1903. Т. 1. С. 1184–1185.

⁷ *Коломенка* // *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. СПб., 1905. Т. 2. С. 354.

почти в 250 верстах от алтайских рудников. Отныне сюда, а не на Урал, стали привозить колыванскую черную медь. В 1807 г. П.К. Фролов отмечал, что «Г-н Демидов, основавший здесь промыслы металлов,... построил Барнаульский завод, найдя выгодным сие место... по удобности пользования водяным путем по рекам, от рудников к заводу сему простирающим. Из Колыванских рудников и тутошнего завода [Колыванского – К.В.] доставлялись руды и плавильные продукты, состоявшие в черной меди»¹.

Основной пристанью на данном пути являлась Перво-Чарышская, а первой водной артерией, которую использовали для перевозки руды, стал Чарыш. К 1747 г. из-за обмеления реки пристань Перво-Чарышская потеряла свое значение. Поэтому нужен был поиск новых водных путей сообщения.

С 1747 г., после перехода Колывано-Воскресенских заводов в ведение императорского Кабинета, масштабы перевозок возросли в связи с началом выплавки серебра и разработкой главного рудника ведомства – Змеиногорского. Еще в 1745 г. в проекте развития горного ведомства А.В. Безр выступил с утвержденным указом императрицы Елизаветы Петровны от 1 мая 1747 г. предложением: «Реку Алею, которая вершины свои имеет близ Колывани и Шульбы, росчистить от наносных дерев, чтоб свободной ход был судам для воски роштейну на Барнаул, також и руд ... для збережения около Колывани и Шульбы обретающихся лесов, которые весьма нужны к заводским строениям паче, нежели на уголь и дрова. А на Барнаульском заводе по реке Оби ... оных лесов довольнее...»². Впервые в этом документе речь пошла об использовании в качестве водной артерии реки Алей, вытекающей из гор Рудного Алтая и впадающей в Обь почти в 70 км от Барнаульского завода. Реализация данного плана началась только после приезда на Алтай Андрея Безра в 1748 г.

К 1749 г. работы на Змеиногорском руднике достигли такого масштаба, что сухопутными средствами руду не успевали вывозить. По данной причине на территории рудника скопилось множество рудных куч. В связи с этим встал вопрос об использовании рек Чарыша и Алей.

Как отмечено выше, Чарыш использовался уже почти двадцать лет, но к середине XVIII в. места расположения прежних пристаней обмелели. Поэтому возникла необходимость выбора места для нового причала груженым кораблям. Для его поиска осенью 1750 г. отправили солдата Костылева, нашедшего удобное место для новой пристани на Красном Яру, в двух верстах от деревни Тугозвоновой³. Но к концу 1750-х гг. эту пристань перенесли в деревню Красноярскую, находившуюся ниже по течению⁴. К 1759 г. она приобрела главенствующее положение среди пристаней Чарыша⁵. Интересно, что резиденция начальника Чарышской рудовозной флотилии И.И. Ползунова,

¹ Савельев Н.Я. Сыны Алтая и Отечества... С. 19.

² ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1. Л. 64–70 об. Цит. по: *Алтайские горные офицеры в XVIII–XIX веке*. Барнаул, 2006. С. 27–32.

³ Савельев Н.Я. Сыны Алтая и Отечества... С. 20.

⁴ Сергеев А.Д. Слово об И.И. Ползунове. С. 44.

⁵ Там же. С. 40.

руководившего ей в 1758–1761 гг., располагалась как раз в новоперенесенной Красноярской пристани. Изобретатель занимался приемом руды, направлял людей на её сортировку и перегрузку, руководил ремонтом пристани, починкой мостов. Флот состоял из 14–18 судов различного типа. За сезон совершалось два – три рейса. Осенью суда заходили в Красноярку на стоянку, ремонт, замена судов происходила через два – три года ¹.

Документы позволяют нам представить систему организации перевозки руд водным путем. Основной подсобной рабочей силой горного ведомства являлись приписные крестьяне, отработывавшие на заводах подушную подать. Помимо перевозки руд сухим путем, они привлекались к работам на пристанях и кораблях. Крестьяне сгружали руду с приходящих судов и подвод, наполняли суда рудой, ремонтировали обветшалые корабли, использовались в качестве членов судовых команд при перевозке руды по Чарышу и Оби. Для отработки подушного оклада на заводских судах необходимо было отработать 32 дня ². Как отмечал академик В.В. Данилевский, к перевозке руд в 1750-е гг. часто привлекались и вольнонаемные, получавшие по пять копеек за перевозку руд ³.

В середине XVIII в. практиковалось привлечение к работе на пристанях и верфях при заводах солдат, расквартированных по Иртышской и Старо-Кольванской пограничным линиям. «...Христиани приказал: собрав военную службу в работе команду к выгрузке руд» – отмечалось в путевом журнале И.И. Ползунова, назначенного 20 апреля 1759 г. главой флотилии из 14 судов. Каждый солдат должен был разгружать по сто пудов в день, получая за это три копейки ⁴.

В «Журнале» И.И. Ползунова также подробно зафиксирован график перевозки руд: «Нагрузка... продолжалась семь дней, то есть майя по 6 число, а по окончании той нагрузки, исчисляя время работное... обошлось на каждого в день менее 40 пуд» ⁵. Шестого мая суда отправились вниз по Чарышу и Оби и только 11 мая прибыли к устью Барнаулки. Заведены в гавань и приготовлены к разгрузке они были лишь 17 мая ⁶. Как видно, весь процесс занимал длительное время, что негативно отражалось на себестоимости продукции.

Ответственность за организацию перевозки руды возлагалась на горнозаводские власти. Система управления пристанями включала находившегося на пристани горнозаводского офицера, которому подчинялись крестьяне и их старосты. Как правило, начальники пристаней сменялись через два – три года. Управляющие пристанями ежемесячно рапортовали о ходе своей деятельности. Строительство новых пристаней и судов осуществлялась исключительно на счет заводских сумм.

¹ *Сергеев А.Д.* Слово об И.И. Ползунове. С. 44.

² *Булыгин Ю.С.* Приписная деревня Алтая в XVIII веке. Ч. 1. Барнаул, 1997. С. 43; *Громыко М.И., Карпенко З.Г.* Горнорудная и металлургическая промышленность... С. 244.

³ Данилевский В.В. И.И. Ползунов. Жизнь и труды первого русского теплотехника. М.-Л., 1940. С. 138. сноска 3.

⁴ *Савельев Н.Я.* Сыны Алтая и Отечества... С. 63.

⁵ ГААК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 217. Л. 401. Цит. по: *Савельев Н.Я.* Сыны Алтая и Отечества... С. 63.

⁶ *Савельев Н.Я.* Сыны Алтая и Отечества... С. 63.

О соотношении сухопутных и водных перевозок можно судить по следующим данным: в 1756 г. на Барнаульский завод гужевым транспортом было отправлено около 62 тыс. пудов руды, а на Кабановскую пристань для того же завода свезено чуть более 183 тыс. пудов. Следовательно, более 70 % руды на предприятие планировалось доставить водным путем. Однако этот план не удалось реализовать из-за нехватки судов¹. Тем не менее, приведенные данные свидетельствуют о намерении Канцелярии повысить роль водных перевозок руды на Барнаульский завод.

Проблема использования Алея заключалась в том, что из-за мелководья большие речные суда не везде могли по нему пройти (на рубеже XIX–XX вв. глубина реки составляла – от 0,7 до 7 м.)². В 1750 г. исследование фарватера реки поручили геодезисту Пимену Старцову. Об итогах этой экспедиции мы узнаем из рапорта самого геодезиста³ и карты реки Алей, на которой он обозначил «перекопи» (каналы) и заломы. Старцов провел два судна по Алею до деревни Кашиной и предложил проект устройства «перекопей» для спрямления русла. На протяжении всей реки были обнаружены значительные завалы из деревьев, мешавшие нормальному движению судов. Поэтому специалист в качестве первоочередных мер предложил расчистить русло для нормальной транспортировки грузов.

Несмотря на все попытки использования Алея, главной водной артерией, связывавшей Рудный Алтай со степным Приобьем оставалась река Чарыш.

В 1775 г. состоялась экспедиция И.И. Черницина по осмотру рек Локтевки и Чарыш для прокладки водного пути. В итоговом рапорте Черницин предложил соорудить цепь из восьми шлюзов по реке Локтевке для прохода судов. Также он писал, что: «Река Чарыш до Луговского Станца..., хотя мелкие места и есть, однако в самую малейшую воду не менее одного с четвертью аршина. И так для ходу теми судами, кои назначаются для Локтевки, без всякого препятствия и с хорошим успехом ходить будет можно»⁴. Использование судов меньшего водоизмещения на Чарыше продиктовано практическими соображениями из-за мелкого русла реки в ее нижнем течении.

В 1781 г. была организована экспедиция берггешворена В.С. Чулкова по прокладке водного пути по Чарышу. Путь отряда пролегал от деревни Журавлихинской через пристань Луговой Станец и деревню Белоглазову до деревни Метелевой, и в обратном направлении. Чулков указывал, что данный маршрут пригоден для перевозки руды и камня, если будет расчищено русло реки⁵. Горный специалист в своем докладе приводил ссылки на рапорт Черницина. В рапорте Черницина пристань Луговой Станец обозначалась как

¹ Савельев Н. Я. Сыны Алтая и Отечества... С. 47–49.

² Алей // Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона. СПб., 1905. Т. 1. С. 70.

³ ГААК. Ф. 1. Оп.1. Д. 29. Л. 175 – 176 об. Цит. по: *Алтайские горные офицеры* в XVIII–XIX веке. С. 391–393.

⁴ ГААК. Ф. 169. Оп. 1. Д. 11. Л. 1–2 об. Цит. по: *Алтайские горные офицеры...* С. 229–230.

⁵ Там же. доп. Д. 11. Л. 73–75. Цит. по: *Алтайские горные офицеры...* С. 127–129.

проект, а у Чулкова она уже функционировала. Следовательно, можно предположить, что эта пристань начала действовать во второй половине 1770-х гг.

Таким образом, в XVIII в. на Чарыше для перевозки руды было создано несколько пристаней: Порозихинская, Усть-Чарышская (действовали только в начале 1730-х гг.), Перво-Чарышская (или Карпова), Кабановская, Красноярская и Луговой Станец. Река Алей, несмотря на все усилия, из-за мелководья не использовалась для эффективной перевозки руд.

В целом перевозка руды и грузов по воде так и не достигла в Колывано-Воскресенском горном ведомстве больших масштабов. Основным недостатком водной системы транспортировки грузов был короткий срок ее функционирования – только в период навигации. Поздней осенью и зимой перевозка руды осуществлялась гужевым транспортом. Кроме того, суда часто выходили из строя, а их ремонт и сооружение были дорогостоящими. Кроме того, наличие значительного количества приписных крестьян позволяло успешно использовать сухопутные формы доставки. Тем не менее, места чарышских пристаней стали важными пунктами в инфраструктуре горного ведомства, так как к ним подходили дороги. В настоящее время на их месте стоят современные населенные пункты: Усть-Чарыш, Красноярка, Карпово.