

УДК 711.424

DOI: 10.31675/1607-1859-2019-21-5-53-61

*О.Г. ЛИТВИНОВА,**Томский государственный архитектурно-строительный университет*

ФОРМИРОВАНИЕ АНТРОПОГЕННОГО ЛАНДШАФТА В ПРИБРЕЖНОЙ ЗОНЕ ОБЬ-ЕНИСЕЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ XVIII–XIX ВВ. (ОБСКОЙ БАССЕЙН)

Исследование выполнено в рамках проекта «Градостроительная ретроспектива средних и малых населённых пунктов Обь-Енисейского водного пути»¹, который направлен на изучение трансформации селитебных территорий одной из главных водных коммуникаций Сибири, от г. Тюмени до г. Кяхты. Изучена прибрежная территория рек, входящих в гидрологическую систему Обского бассейна на территории Западной Сибири (реки Тура, Тобол, Иртыш, Обь, Кеть), в её современных административно-территориальных границах. Теоретическая часть исследования позволила выявить и графически отобразить системы средних и малых поселений на разных хронологических этапах освоения Западной Сибири. Ретроспектива систем поселений позволила определить типологию населённых пунктов в прибрежной зоне водного пути в XVIII и XIX вв. Удалось зафиксировать и получить сводные количественные данные относительно каждого типа поселения, классифицировать их взаимосвязь с транзитными путями сообщения. В XVIII в. сухопутные направления в редком случае пересекали населённые пункты, большая их часть размещалась в прибрежной полосе рек, проток, стариц и озёр. В XIX в. локальные селитебные участки (заимки, однодворки, выселки, деревни) вдоль сухопутных трасс стали укрупняться и формироваться в сёла. Сравнительный анализ систем поселения выявил факт высокого процента сохранения местоположения, топонимики и планировочной структуры малых населённых пунктов, которые присутствуют в современной системе расселения XXI в. В целом был зафиксирован хронологический период урбанизации населения в период со второй половины XVIII – начала XIX в.

Ключевые слова: архитектурное наследие; история градостроительства; Западная Сибирь; водные пути; средние и малые населенные пункты.

Для цитирования: Литвинова О.Г. Формирование антропогенного ландшафта в прибрежной зоне Обь-Енисейского водного пути XVIII–XIX вв. (Обской бассейн) // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2019. Т. 21. № 5. С. 53–61.

DOI: 10.31675/1607-1859-2019-21-5-53-61.

*O.G. LITVINOVA,**Tomsk State University of Architecture and Building*

ANTHROPOGENIC LANDSCAPE IN OB-YENISEI WATERWAY IN THE 18–19th CENTURIES

The study is carried in the framework of the project “Urban planning retrospective of medium and small settlements of the Ob-Yenisei waterway”, which is aimed at studying the transformation of residential areas of one of the main waterways of Siberia, from Tyumen to Kuyakhta. The coastal territory of the Tura, Tobol, Irtysh, Ob, Ket rivers of the Ob basin in West

¹ Проект выполняется при поддержке Российского фонда фундаментальных исследований № 18-012-00464 А «Градостроительная ретроспектива средних и малых населённых пунктов на Обь-Енисейском водном пути», 2018–2020 гг.

Siberia is studied. The theoretical study identifies and graphically displays medium and small settlements at different development stages of West Siberia. A retrospective of the settlements allows to determine their typology in the waterway coastal zone in the 18–19th centuries. The quantitative data on each type of settlement are obtained, and the routes of communication are classified. In the 18th century, land directions rarely cross the settlements, most of them locate along the rivers, streams, elders and lakes. In the 19th century, local residential areas (houses, single yards, settlements, villages) along the land routes enlarge and form villages. A comparative analysis shows a high percentage of preserving the location, typology and planning structure of the small settlements of the modern settlement system. In general, the period of urbanization is described from the late 18th and early 19th centuries.

Keywords: architectural heritage; urban development; Western Siberia; waterway.

For citation: Litvinova O.G. Formirovanie antropogennogo landshafta v pribrezhnoi zone Ob"-Eniseiskogo vodnogo puti XVIII–XIX vv. (Obskoi bassein) [Anthropogenic landscape in Ob-Yenisei waterway in the 18–19th centuries]. Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta – Journal of Construction and Architecture. 2019. V. 21. No. 5. Pp. 53–61. DOI: 10.31675/1607-1859-2019-21-5-53-61.

Введение

Изучение аспектов формирования антропогенного ландшафта прибрежной полосы Обь-Енисейского водного пути необходимо в первую очередь для перспективного планирования хозяйственного освоения Сибири в контексте безопасности жизнедеятельности, а также социокультурного, экономического и других аспектов [1]. Кроме того, актуальность связана с получением новых знаний об истории освоения Сибири и влиянии государственной политики на развитие региона.

Предварительный анализ истории вопроса показал несомненную новизну поставленной темы проекта, где объектом исследования стала градостроительная ретроспектива поселений, возникших на Обь-Енисейском водном пути с точки зрения их градостроительных моделей в широком временном диапазоне [2].

Сложная гидрография, протяжённость и функциональная значимость Обь-Енисейского водного пути в истории расширения государственных границ России никогда не изучалась в контексте его заселения [3, 4]. В истории теоретических и градостроительных принципов урбанизации обширных территорий Сибири впервые рассматриваются функциональные и планировочные модели поселений на водной коммуникации, и именно поэтому данный аспект впервые рассматривается с учётом фактора безопасности жизни и деятельности человека.

Целью исследования является формирование представления о способах и особенностях организации поселений в прибрежных зонах сибирских рек.

Материалы и методы

В качестве основного метода в исследовании использован историко-сравнительный метод, который позволил осуществить выборку наиболее информативного картографического материала, собранного во время проведения комплексных историко-архивных изысканий, и сформировать необ-

ходимую источниковую базу [5]. Визуальный анализ значительного блока картографических источников позволил провести систематизацию на основе ряда критериев. Главными критериями являлись:

1. Ведомственная принадлежность древних карт, которые создавались государственными чиновниками в целях учёта и инвентаризации земельного фонда, природных и сельскохозяйственных ресурсов, определения численности и состава населения. В эту же группу вошли карты-путеводители, отражающие схему транспортных сообщений разных хронологических периодов.

2. Тематическая составляющая карт, которая имела значение при отборе для определения типологии населённых пунктов. Наличие системы условных обозначений, необходимых для более чёткого определения компонентов системы поселений.

3. Информативность и масштабность. Большая часть картографических источников, особенно XIX в., не содержит обозначений, связанных с малыми населёнными пунктами. Как правило, на картах Западной Сибири указывали деревни и сёла, расположенные на сухопутных транзитах и в значительно меньшей мере на водных путях сообщения. В связи с этим в анализе использовались карты отдельных уездов.

Источниковая база [6–10] включила две коллекции карт прибрежной зоны Обь-Енисейского водного пути (западной ветви Обского бассейна) XVIII и XIX вв. Хронологический разрыв между двумя подборками составил 70 лет. Коллекции были сформированы по материалам фондов Российского государственного исторического архива (РГИА, г. С.-Петербург) и Государственного архива Новосибирской области (ГАО), которые содержат картографические и статистические сведения по территории Западной Сибири. Интерес представили графические материалы РГИА фонда № 396 «Департамент государственных земельных имуществ», в котором собраны описательные и статистические данные по состоянию селитебных территорий Тобольской губернии XVIII в. Материалы данного фонда позволили сформировать для исследовательского проекта ценную группу источников, позволяющих охарактеризовать землеустроительные работы, проводившиеся на территории Западной Сибири на рубеже веков в преддверии знаменитой аграрной реформы Столыпина. Ведомости и отчёты содержат перечни населённых пунктов по уездам и губерниям с общим числом жителей и описанием их хозяйственной деятельности.

Ключевым инструментом для сравнительного анализа систем поселений явился программный комплекс QGIS (Quantum GIS) – свободная кроссплатформенная геоинформационная система. На современную картографическую подоснову «Спутниковая карта России сервиса Яндекс» были привязаны отобранные картографические источники. Привязка осуществлялась по географическим точкам, соответствующим местоположению населённых пунктов с сохранившейся топонимикой. С использованием векторных инструментов была создана схема средних и малых поселений вдоль водной коммуникации. На зафиксированную схему также были нанесены транспортные коммуникации: водные пути, колёсные дороги и транзиты. В итоге были созданы схемы поселений XVIII и XIX вв. [рис. 1, 2].

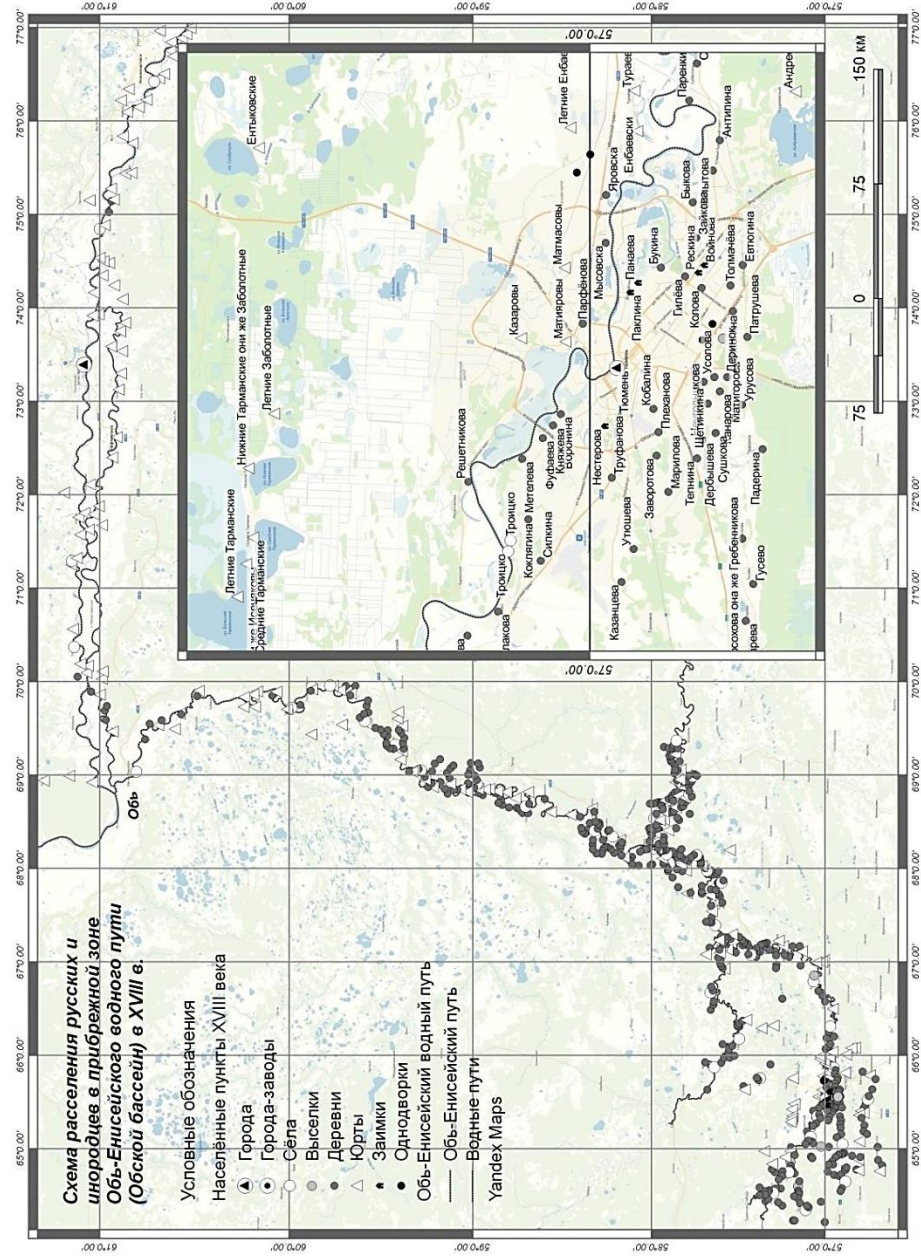


Рис. 1. Схема расселения русских и инородцев в прибрежной зоне рек, входящих в систему Обь-Енисейского водного пути в XVIII в. Схему выполнила О.Г. Литвинова

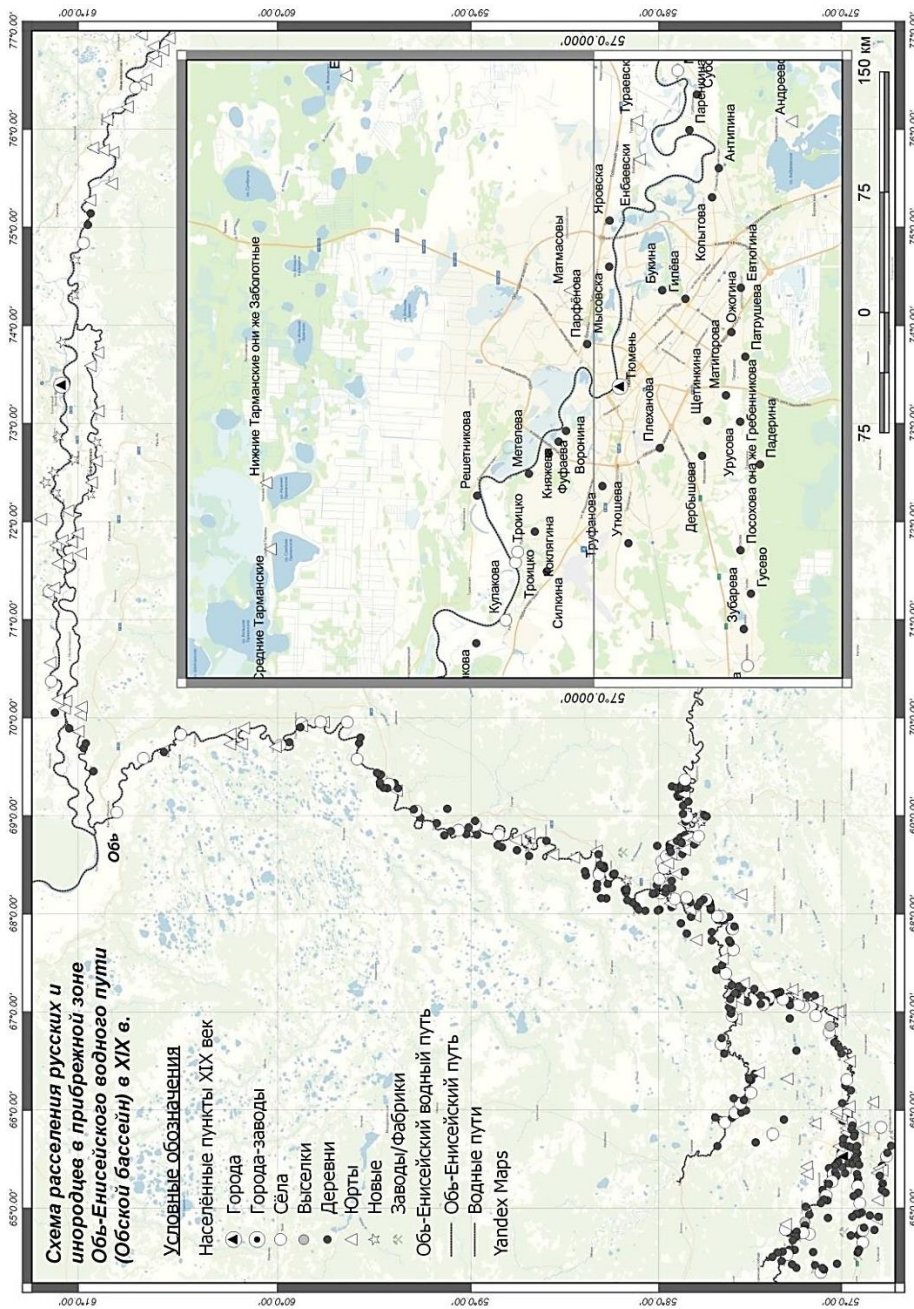


Рис. 2. Схема расселения русских и инородцев в прибрежной зоне рек, входящих в систему Обь-Енисейского водного пути в XIX в. Схему выполнила О.Г. Литвинова

Результаты исследования

Совокупность реализованных методов и анализ полученных графических схем вывели необходимые количественные данные, получены следующие результаты:

1. Определена типология населённых пунктов в прибрежной зоне Обь-Енисейского водного пути в XVIII и XIX вв. При разработке схем поселений была применена классическая типологическая номенклатура «город, село, деревня», которая была дополнена понятиями «юрты, выселок, город-завод» в соответствии с существовавшей системой классификации в дореволюционной России.

В конце XVIII в. в прибрежной зоне Обь-Енисейского водного пути (от Тюмени до юрт Урлюковых на р. Кети) насчитывалось 848 населённых пунктов, из них: 6 городов (включая остроги), 1 город-завод (на юге Тюменского уезда), 64 села, 6 выселок, 493 деревни, 282 юрты. Территориальное распределение населённых пунктов по национальному признаку выражено достаточно явно. Концентрация населённых пунктов инородцев наблюдается в северных широтах водного пути. Полукочевой образ жизни также фиксируется достаточно явно (юрты летние и юрты зимние, принадлежащие одному роду). В общий анализ не включены 5 заимок и 4 однодворки в районе г. Тюмени по причине того, что не все авторы картографических планов фиксировали данные типы поселений.

В XIX в. в прибрежной зоне Обь-Енисейского водного пути (от Тюмени до юрт Урлюковых на р. Кети) насчитывалось 583 населённых пункта, из них: 10 городов (включая новые, которые были преобразованы из сёл), 6 городов-заводов (на территории Тюменского и Тобольского уездов, 5 соляных и стекольных заводов), 79 сёл (новые села, так же как и города, формировались из деревень, расположенных вблизи друг от друга, на расстоянии не более 1–2 версты), 3 выселка, 275 деревень, 173 юрты. Возникло 26 совершенно новых населённых пунктов. Необходимо пояснить, что к термину «новый населённый пункт» авторы проекта применяют понятие новый участок селитебной территории, зафиксированный картографически и не привязанный к топонимике поселения. Из 26 новых поселений 4 новых русских поселения и 22 инородческие юрты мигрировали из южных широт Обь-Енисейского водного пути в северные притоки р. Оби. Относительно же общего числа юрт миграция составила незначительный процент. На картах XIX в. такие типы единиц поселения, как однодворка и заимка, отсутствуют.

2. Выявлена классификация населённых пунктов относительно путей сообщения, влиявших на их градостроительные структуры.

В конце XVIII в. из общего числа населённых пунктов, ориентированных на водные пути (как основное транспортное сообщение), насчитывалось: в прибрежной зоне р. Туры – 133 поселения, на р. Тавде – 34, на р. Тобол – 173, на р. Иртыш – 271, на р. Оби – 225, на р. Кети – 55. Необходимо отметить, что населённых пунктов, не имевших выхода на водную коммуникацию, практически не было. Исключение составляют озёрные поселения инородцев. К сухопутным же трассам из 848 поселений тяготело всего 111.

В XIX в. из общего числа населённых пунктов к водным путям тяготели: в прибрежной зоне р. Туры – 93 поселения, на р. Тавде – 27, на р. Тобол – 121, на р. Иртыш – 142, на р. Оби – 165, на р. Кети – 37. К сухопутным трассам из 583 поселений тяготело 88.

3. Выявлен факт высокого процента сохранения местоположения, топонимики и планировочной структуры малых населённых пунктов, которые присутствуют в современной системе расселения XXI в. При этом на картах XIX–XX вв. данные поселения отсутствуют даже при учёте ранжирования топографических масштабов.

4. В пределах территориальных границ исследования впервые зафиксировано соотношение русских и инородческих поселений, которое составило 33 % юрт в XVIII в. и 30 % в XIX в. Таким образом, практически за сто лет число инородческих поселений сократилось незначительно.

Фактические результаты сведены в общую статистическую шкалу и представлены для наглядности в таблице.

**Численность населённых пунктов в прибрежной зоне
Обь-Енисейского водного пути на участке от г. Тюмени
до юрт Урлюковых на р. Кети**

| Численность населённых пунктов в XVIII в. | | | | Численность населённых пунктов в XIX в. | | |
|---|-----|-------------------------------|------------|---|------|---------------------|
| Типология поселений | % | Количество населённых пунктов | Разница, % | Количество населённых пунктов | % | Типология поселений |
| Всего | 100 | 847 | ↓ 31,3 | 583 | 100 | Всего |
| Город | 0,7 | 6 | ↑ 40 | 10 | 2 | Город |
| Город-завод | 0,1 | 1 | ↑ 60 | 6 | 1 | Город-завод |
| Село | 7,5 | 64 | ↑ 19 | 79 | 14,7 | Село |
| Выселки | 0,7 | 6 | ↓ 50 | 3 | 0,5 | Выселки |
| Деревня | 58 | 493 | ↓ 44 | 275 | 47,3 | Деревня |
| Юрты | 33% | 282 | ↓ 39 | 173 | 30 | Юрты |
| | | | | 26 | 4,5 | Новые |

Выявленные системы поселений были рассмотрены с точки зрения их взаимодействия с каркасом транспортных путей сообщения. В XVIII в. сухопутные направления в редком случае пересекали населённые пункты, большая их часть размещалась в прибрежной полосе рек, проток, стариц и озёр. В XIX в. мелкие селитебные участки (заимки, однодворки, выселки, деревни) вдоль сухопутных трасс стали укрупняться и формироваться в сёла. Население юрт либо оседало в таких укрупнённых деревнях и сёлах, либо в незначительном проценте (всего 3 %) мигрировало в северную часть Обь-Енисейского водного пути (в глубину притоков).

Выводы

Анализ количественных данных при их сопоставлении наглядно продемонстрировал процесс урбанизации населения в период с конца XVIII до пер-

вой половины XIX в. При условии, что хозяйственное освоение новых территорий традиционно приводит к возникновению новых населённых пунктов, можно констатировать, что в пределах Обь-Енисейской водной коммуникации было образовано всего 4 русских поселения за 70 лет. При этом значительно увеличилась численность населения городов, сёл и городов-заводов. При сопоставлении географического расположения деревень и сел были обнаружены процессы переноса населённых мест в результате русловых процессов р. Оби и её стариц. Миграция русла р. Оби приводила к миграции жителей, что подтверждается историческими архивными данными и натурными исследованиями, проведёнными в 2018 г. Естественные ландшафтные особенности местности, которые заключаются в равнинном рельефе с всхолмленными участками в виде лесных грив, окруженных болотами, ограничивали территориальное развитие населённых пунктов, заставляя создавать новые селитебные участки. Следующий период (практически сто лет) характерен стагнацией развития поселений. В это время активно изучались ресурсы новых территорий, исследовались новые пути сообщений, приток населения осуществлялся за счёт ссыльных переселенцев, число которых было незначительным в масштабах всей территории Сибири.

Стагнация продлилась до начала известной Столыпинской реформы, которая активизировала антропогенное преобразование сибирских ландшафтов в районе Транссибирской железнодорожной магистрали.

Системный подход позволил привлечь широкий спектр источников и всесторонне оценить условия формирования системы поселений Обь-Енисейской водной коммуникации и выявить её взаимосвязь с сухопутными и водными путями Сибири в конце XVIII в.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Литвинова О.Г. История инженерных изысканий на водных путях Сибири (конец XVIII–XIX в.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 3-3 (53). С. 111–116.
2. Воронина О.С., Литвинова О.Г. Картографические материалы С.У. Ремезова в процессе изучения градостроительного наследия сибирских городов // Баландинские чтения. 2018. Т. 13. № 1. С. 124–131.
3. Литвинова О.Г. Инженерно-технологические аспекты строительства водных коммуникаций России в XVIII – первой четверти XX в. (на примере Обь-Енисейской соединительной водной системы) : дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2016. 243 с.
4. Литвинова О.Г., Воронина О.С. Значение исторических водных путей сообщения в Сибирском регионе: историко-культурные ценности // Возможности развития краеведения и туризма Сибирского региона и сопредельных территорий : сборник материалов XVII Международной научно-практической конференции, посвященной 140-летию ТГУ и 70-летию ТОО РГО. 2018. С. 112–119.
5. Ананьин О.И., Гайдар Е.Т. Сравнительный метод и его использование в исследовании хозяйственных механизмов // Сборник трудов ВНИИСИ. 1984. № 15. С. 1–15.
6. Карты, планы и чертежи учреждений, ведавших промышленностью и торговлей. 1737–1918 гг. // РГИА. Ф. 1424. Оп. 5. Д. 232.
7. Начальник партии по исследованию рек Туры и Тобола управления внутренних водных путей МПС, 1905–1906 гг. // РГИА. Ф. 192. Оп. 1. Д. 8.
8. Экспедиция водяных коммуникаций управления водяных и сухопутных сообщений, 1809–1833 гг. // РГИА. Ф. 159. Оп. 1. Д. 138–139.

9. *Планный архив Министерства земледелия, 1825–1916 гг.* // РГИА. Ф. 380. Оп. 40. Д. 154.
10. *Планы и чертежи водных и шоссейных дорог, 1772–1867 гг.* // РГИА. Ф. 1487. Оп. 1. Д. 160, 161. Оп. 28. Д. 2, 12. Оп. 52. Д. 61–63, 71–72. Оп. 54. Д. 22–23. Оп. 44. Д. 165, 377.

REFERENCES

1. *Litvinova O.G.* Istoriya inzhenernykh izyskaniy na vodnykh putyakh Sibiri (konets XVIII–XIX v.) [The history of engineering surveys on Siberian waterways]. *Istoricheskiye, filosofskiyе, politicheskkiye i yuridicheskkiye nauki. Kulturologiya i iskusstvovedeniye Voprosy teorii i praktiki*. 2015. No. 3–3 (53). Pp. 111–116. (rus)
2. *Voronina O.S., Litvinova O.G.* Kartograficheskiye materialy S.U. Remezova v protsesse izucheniya gradostroitel'nogo naslediya sibirskikh gorodov [Cartographic materials by S.U. Remezov in studying urban development heritage of Siberian cities]. In: *Balandinskiye chteniya (Coll. Papers in memory of S.N. Balandin 'Balandin Readings')*. 2018. V. 13. No. 1. Pp. 124–131. (rus)
3. *Litvinova O.G.* Inzhenerno-tekhnologicheskkiye aspekty stroitel'stva vodnykh kommunikatsiy Rossii XVIII –pervoy chetverti XX v. (na primere Ob-Eniseyskoy soyedinitel'noy vodnoy sistemy): dis... kand. ist. nauk [Engineering and technological aspects of construction of water communications in Russia in the 18–20th centuries (the Ob-Yenisei connecting water system). PhD Thesis]. Tomsk, 2016. 243 p. (rus)
4. *Litvinova O.G., Voronina O.S.* Znachenkiye istoricheskikh vodnykh putey soobshcheniya v sibirskom regione: istoriko-kulturnyye tsennosti [The value of historical waterways in the Siberian region]. In: *Vozmozhnosti razvitiya kraye-vedeniya i turizma Sibirskogo regiona I sopredelnykh territoriy Sbornik materialov XVII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. posvyashchennoy 140-letiyu TGU i 70-letiyu TOO RGO (Proc. 17th Int. Sci. Conf. 'Opportunities for the development of local history and tourism in Siberia and adjacent territories')*. 2018. Pp. 112–119. (rus)
5. *Ananin O.I., Gaydar E.T.* Sravnitel'nyy metod i ego ispolzovaniye v issledovanii khozyaystvennykh mekhanizmov [Comparative method and its use in exploration of economic mechanisms]. *Sbornik trudov VNIISI*. 1984. No.15. Pp. 1–15. (rus)
6. *RGIA* [Russian State Archive]. Form 1424. List 5. Proc. 232. 1737–1918 (rus)
7. *RGIA* [Russian State Archive]. Form 192. List 1. Proc. 8. 1905–1906 (rus)
8. *RGIA* [Russian State Archive]. Form 159. List 1. Proc. 138–139. 1809–1833 (rus)
9. *RGIA* [Russian State Archive]. Form 380. List 40. Proc. 154. 1825–1916 (rus)
10. *RGIA* [Russian State Archive]. Form 1487. List 1. Proc. 160, 161; Form 28. Proc. 2, 12; Form 52. Proc. 61–63, 71–72; Form 54. Proc. 22–23; Form 44. Proc. 165, 377. 1772–1867 (rus)

Сведения об авторе

Литвинова Ольга Геннадьевна, канд. ист. наук, Томский государственный архитектурно-строительный университет, 634003, г. Томск, пл. Соляная, 2, litvinovaolga1982@gmail.com

Author Details

Olga G. Litvinova, PhD, Tomsk State University of Architecture and Building, 2, Solyanaya Sq., 634003, Tomsk, Russia, litvinovaolga1982@gmail.com