

Иринарх Михайлович Щеголев

Через Становой хребет

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-3
ББК 84-4
Щ34

Щ34 **Щеголев И.**
Через Становой хребет / Иринарх Михайлович Щеголев — М.: Книга по Требованию, 2023. —
158 с.

ISBN 978-5-521-38850-9

ISBN 978-5-521-38850-9

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

очень плохихъ портовъ; суда не во всякую погоду могутъ приставать, да и въ хорошую они останавливаются въ 7-ми верстахъ отъ берега, вслѣдствіе чего нагрузка и разгрузка товаровъ сопряжены съ большими затрудненіями и опасностями, въ особенности въ бурную погоду. Кромѣ того, при разстояніи между Якутскомъ и Охотскомъ болѣе чѣмъ въ тысячу верстъ передача грузовъ совершается исключительно сухимъ путемъ, почему доставка въ высшей степени дорога.

Совсѣмъ другое представляетъ изъ себя направленіе на Портъ-Аянъ: при сухопутномъ разстояніи въ 2.200 верстъ черезъ Становой хребетъ весь остальной путь лежитъ по судоходнымъ сплавымъ рѣкамъ, что весьма удешевляетъ провозную стоимость и ускоряетъ передвиженіе; кромѣ того, самый портъ представляетъ изъ себя одинъ изъ лучшихъ портовъ въ мірѣ въ силу естественныхъ, природныхъ загражденій отъ господствующихъ вѣтровъ и большой глубины бухты. Пароходы останавливаются въ 60—70 саженьяхъ отъ берега даже во время сильныхъ вѣтровъ.

Всѣ эти обстоятельства служили еще съ давнихъ временъ побудительными причинами даже для иностранцевъ развить торговля операціи и организовать правильное движеніе между этими пунктами.

Какъ я указывалъ раньше, русское правительство совершенно не интересовалось этой областью. И только послѣ начавшейся ссылки туда политическихъ поднадзорныхъ, интеллигентныхъ людей, которыхъ до того времени Якутская область никогда не видѣла, началось первое знакомство и изученіе этой окраины.

Говоря про изслѣдованія, относящіяся до начала политической ссылки, нельзя не упомянуть про экспедицію Миддендорфа, которая дала прекрасные и интересные результаты. Но районъ изслѣдованій этой экспедиціи былъ весьма ограниченъ, вслѣдствіе трудности

работъ и незначительнаго числа сотрудниковъ, часть которыхъ была перерѣзана тунгусами.

Когда Якутская область переполнилась, въ концѣ 70-хъ годовъ и въ началѣ 80-хъ, интеллигентными людьми, сосланными по политическимъ дѣламъ, то началось первое обстоятельное знакомство съ нею. Многіе изъ сосланныхъ, проживъ болѣе 20 лѣтъ въ ссылкѣ, отнеслись съ большимъ энтузіазмомъ къ дѣлу изученія быта, нравовъ, условій жизни, вѣрованій тѣхъ племенъ, среди которыхъ имъ приходилось жить. Попадая прямо изъ столицъ въ юрты якутовъ и урасы кочевыхъ тунгусовъ, имъ приходилось тѣсно сживатьъся съ ними, изучать языкъ, первоначально съ цѣлью имѣть возможность прокормиться, не умереть съ голоду, а затѣмъ уже для знакомства съ племенами и ихъ жизнью. Талантливость, способность къ наблюденіямъ, къ литературному труду создала цѣлый рядъ научныхъ работъ. За эти годы было совершено много экспедицій и экскурсій.

Только благодаря участію политическихъ ссыльныхъ возможно было организовать въ Якутскѣ статистическій комитетъ, издававшій весьма интересныя памятные книжки. Благодаря небольшимъ средствамъ, пожертвованнымъ Сибиряковымъ, многіе политическіе ссыльные получили возможность предпринять рядъ поѣздокъ и заняться строго научными изслѣдованіями. Часть этихъ трудовъ уже появилась въ свѣтъ, другая часть еще не издана. Возможностью использовать труды, знанія и способности этихъ изгнанниковъ воспользовались даже иностранцы. Американцы командировали двухъ русскихъ сосланныхъ, Богораза и Юхельсона, въ отдаленныя мѣста для изученія быта чукчей и тунгусовъ, снабдивъ ихъ на два года необходимыми средствами и приборами.

Русское правительство тоже часто прибѣгало къ услугамъ политическихъ ссыльныхъ. Отмѣняло въ этихъ случаяхъ строгія поли-

цейскія мѣры, установленныя для надзора за жизнью политическихъ, разрѣшало разѣзды по области; тогда какъ при другихъ условіяхъ разѣзды всегда строго воспрещались циркулярами изъ Петербурга, стѣсняя въ высшей степени свободу ссыльныхъ и тѣмъ причиняя имъ массу лишеній.

По моемъ пріѣздѣ въ Якутскъ, вмѣсто отсылки въ отдаленныя мѣста области, а именно въ Колымскій край, я былъ зачисленъ исполняющимъ обязанности якутскаго облостного инженера и оставленъ на мѣстѣ жительства въ самомъ Якутскѣ.

Съ моей новой работой были связаны разѣзды по области, и якутскій губернаторъ взялъ честное слово, что я не воспользуюсь возможностью бѣжать отсюда, но, несмотря на данное слово, онъ все-таки прикомандировалъ казака, который безотлучно сопровождалъ меня во всѣхъ моихъ поѣздкахъ. Нужно замѣтить, что за послѣднее время Якутская область стала нуждаться въ инженерныхъ силахъ. Отсутствіе дорогъ, надобность въ постройкахъ больницъ, школъ потребовали приложенія техническихъ знаній и труда.

Въ началѣ 1903 года, по предложенію якутскаго военнаго генераль-губернатора, мнѣ былъ сдѣланъ запросъ, не пожелаю ли я принять на себя руководство экспедиціей по изысканію пути между Нельканомъ и Аяномъ, тѣхъ двухсотъ верстъ, которыя представляютъ наибольшую трудность въ сооруженіи тракта, а именно въ перевалѣ и отрогахъ Станового хребта.

Согласившись на предложенныя условія, я просилъ дать возможность расширить задачи экспедиціи и заняться не только техническимъ изысканіемъ пути, а также научными изслѣдованіями и собираніемъ коллекцій, въ виду большого интереса, который представляетъ изъ себя эта часть области. Въ данномъ случаѣ для увеличенія матеріальныхъ средствъ на помощь пришло мѣстное купечество, которое ассигновало дополнительные деньги, и благодаря

его просвѣщенному вниманію удалось расширить программу работъ и пригласить лучшихъ сотрудниковъ.

Мнѣ былъ предоставленъ свободный выборъ членовъ экспедиціи. Въ то время въ Якутской области находились студенты Московскаго университета, сосланные по распоряженію министра Сипягина въ 1902 году. Въ ихъ числѣ находились двое уже окончившихъ курсъ наукъ, одинъ по математическому факультету—Александръ Алексѣевичъ Ховринъ, другой по естественному—Иринархъ Михайловичъ Щеголевъ. Оба любезно согласились принять участіе въ экспедиціи.

Первый—Ховринъ—принялъ на себя, помимо инструментальной съемки, еще собираніе геологической коллекціи, антропометрическое измѣреніе тунгусовъ и гипсометрическое и геологическое изслѣдованіе главнаго перевала хребта. Второй—Щеголевъ—взялся собирать коллекціи по энтомологіи, ботаникѣ и зоологіи и составить очеркъ флоры и фауны пройденнаго пути.

Кромѣ нихъ, съ большими трудностями удалось пригласить бывшаго шлиссельбургца Василія Семеновича Панкратова и сосланнаго Павла Федоровича Теплова; затрудненія заключались въ томъ, что губернаторъ не соглашался отпустить ихъ изъ Вилюйска, куда они были причислены, и потребовалось возбудить цѣлую переписку съ департаментомъ полиціи. Послѣ долгихъ моихъ настаиваній на необходимости пригласить этихъ двухъ полезныхъ сотрудниковъ, наконецъ, департаментъ полиціи уступилъ и разрѣшилъ зачислить ихъ въ составъ экспедиціи.

Кромѣ нихъ, я пригласилъ еще двухъ старыхъ сосланныхъ, старика Всеволода Михайловича Іонова и извѣстнаго составителя якутскаго словаря Эдуарда Карловича Пекарскаго, въ руки которыхъ передалъ все этнографическое изслѣдованіе приаянскихъ и устьмайскихъ кочевыхъ тунгусовъ въ связи съ экономическими

условіями жизни, приведшими ихъ къ обнищанію и постепенному вымиранію.

Въ силу полицейскихъ соображеній правительство нашло необходимымъ прикомандировать къ экспедиціи двухъ казаковъ и одного офицера-казака, на обязанности которыхъ тайными инструкціями было возложено препятствовать членамъ экспедиціи совершить побѣтъ, который чрезвычайно легко привести въ исполненіе въ Портъ-Аянѣ, куда на стоянки приходятъ иностранныя суда.

Нужно замѣтить, что это обстоятельство—конвой изъ казаковъ—могло бы стѣснить и затруднить въ высшей степени работу экспедиціи, если бы якутскій губернаторъ не подчинилъ ихъ мнѣ полностью въ рѣшеніи всѣхъ вопросовъ экспедиціи, оставивъ за ними право стрѣлять въ томъ случаѣ, если бы кто-нибудь изъ насъ вздумалъ бѣжать. Кстати ихъ снабдили берданками стараго образца, купивъ ихъ въ казнѣ за счетъ экспедиціи, но которыми пользовались также всѣ члены экспедиціи въ цѣляхъ охоты.

Послѣ долгихъ сборовъ, отбиранія разныхъ свѣдѣній объ этой мѣстности у бывавшихъ людей, экспедиція выступила въ путь въ первыхъ числахъ февраля; возвратилась обратно въ Якутскъ въ первыхъ числахъ сентября; пробыла въ пути такимъ образомъ 6 мѣсяцевъ.

Не вдаваясь въ подробности всѣхъ результатовъ работъ, отмѣчу только, что недостатокъ въ матеріальныхъ средствахъ сильно давалъ себя чувствовать и неблагоприятно отражался на работахъ. Самое большое неудобство и стѣсненіе приходилось испытывать отъ недостатка перевозочныхъ средствъ. Несмотря на большое количество лошадей, перевозка грузовъ и пищевыхъ продуктовъ чрезвычайно затруднялась вслѣдствіе того, что единственно возможный способъ передвиженія въ той мѣстности—вьючный, при чемъ наибольшая допускаемая нагрузка на каждую лошадь не дол-

жна превышать 5 — 6-ти пудовъ, или на оленя — полтора-два пуда.

Кромѣ того, приходилось прорубаться и продираться сквозь непролазную дѣвственную тайгу, переходить въ бродъ многочисленныя, бурливыя рѣки и ручьи, передвигать экспедиціонный лагерь съ коллекціями, пожитками и пищевыми припасами сообразно съ мѣстонахожденіемъ болѣе или менѣе сносныхъ лошадиныхъ или оленьихъ кормовищъ, которыя не всегда были въ достаточномъ количествѣ.

Лошадьми приходилось пользоваться только для перетаскиванія тяжестей; всѣ перемѣщенія членовъ экспедиціи, рабочихъ-тунгусовъ совершались пѣшкомъ, при чемъ иногда приходилось дѣлать въ сутки по 15—20 верстъ; были случаи рекогносцировокъ по 30 верстъ въ день. Это обстоятельство заставляло сокращать и урѣзывать намѣченныя ранѣе программы, преслѣдуя главную цѣль техническую — изысканіе пути, относя остальные научныя работы къ попутнымъ, добавочнымъ. Что касается техническихъ работъ, то онѣ выполнены въ большемъ масштабѣ и болѣе закончены, нежели научныя.

Удалось отыскать болѣе удобный перевалъ черезъ главный хребетъ Джугджуръ, который на многія сотни верстъ загородилъ дорогу къ морю, съ массой отроговъ, идущихъ по обѣимъ сторонамъ главной оси, чередующихся съ долинами мелкихъ горныхъ рѣчекъ.

Этотъ Джугджуръ напоминаетъ по своей формѣ гигантскую тысячножку, туловищемъ которой служить основной хребетъ, а конечностями—его горныя отроги, осыпанные каменной чешуей. Въ изслѣдованномъ районѣ ось Станового хребта ясно выразилась въ направленіи S—N, которая даетъ въ горизонтальной проекціи синусоиду.

Выбранный перевалъ извѣстенъ среди мѣстнаго населенія подъ названіемъ „Джугджуръ Второй“; онъ образуется долинами двухъ

рѣчекъ: „Кресъ-Танча“—съ аянской стороны и „Джугджуръ Второй“—со стороны Нелькана. Представляя изъ себя сѣдло средней высоты, около 4 тысячъ футовъ, онъ обладаетъ пологими скатами, покрытыми мхомъ и низкою растительностью, и наименѣе другихъ подверженъ дѣйствию губительныхъ пургъ на Джугджурѣ, благодаря удачному расположенію отверстія его сѣдла относительно странъ свѣта.

Кромѣ того, удалось отыскать другое направленіе, которое хотя и удлиняетъ линію на 10 верстъ, но представляетъ большія преимущества въ техническомъ отношеніи, а именно: долины несравненно шире и гуще покрыты растительностью; горные рѣки и ручьи отстоятъ дальше отъ проектируемой дороги, въ виду чего не потребуется строить весьма дорого стоящихъ подпорныхъ стѣнокъ. Затѣмъ меньше наледей, которыя зимою совершенно прекращаютъ всякое сообщеніе, и нѣтъ второго большого перевала, который у тунгусовъ называется „Малый Джугджуръ“. Всѣ эти преимущества даютъ положительный перевѣсъ новому направленію, которое въ настоящее время и разрабатывается.

Что касается собранныхъ коллекцій, то онѣ отосланы въ Академію Наукъ и, по сообщенію члена Академіи, г. Аделунга, представляютъ большую цѣнность. Распредѣлены онѣ слѣдующимъ образомъ: коллекціи бабочекъ поступили къ г. Герцъ, коллекціи насѣкомыхъ—къ г. Аделунгу, птицъ—къ профессору Мензбиру, гербарій—къ академику Бородину.

Описанія этихъ коллекцій еще не получены, кромѣ какъ отъ профессора Мензбира, которому отъ имени нашей экспедиціи приношу глубокую благодарность.

Въ настоящемъ печатномъ трудѣ помѣщаю дневникъ экспедиціи г. Щеголева и естественно-историческій очеркъ—его же, которые составятъ первую часть работъ экспедиціи. Г. Щеголевъ приноситъ

свою благодарность казачьему офицеру А. И. Казанцеву, который служилъ ему переводчикомъ при записяхъ якутскихъ названій растений и насѣкомыхъ.

Инженеръ В. Е. Поповъ.

I.

Отъ Якутска до с. Устьмайскаго.

Въ началѣ 1903 года и. д. якутскаго областного архитектора, гражданскому инженеру В. Е. Попову, было поручено г. якутскимъ губернаторомъ организовать экспедицію для изысканія тѣлѣжнаго тракта между с. Нельканъ (въ верховьяхъ р. Май, притока Алдана, впадающаго въ р. Лену) и Аяномъ—портомъ на Охотскомъ морѣ. Разстояніе между этими пунктами 200 съ небольшимъ верстъ.

Къ концу фѣвраля хлопоты по снаряженію экспедиціи закончились, и 2 марта два члена экспедиціи, В. С. Панкратовъ и А. А. Ховринъ, съ казакомъ М. Жирковымъ выѣхали изъ Якутска. 5 марта выѣхали П. Ф. Тепловъ и авторъ этихъ записокъ съ казакомъ Н. Явловскимъ. 8 марта выѣхалъ начальникъ экспедиціи В. Е. Поповъ и офицеръ якутскаго казачьяго полка А. И. Казанцевъ.

Сборнымъ пунктомъ членовъ экспедиціи было назначено с. Усть-Майское, въ 361 верстѣ отъ Якутска, при впаденіи р. Май въ Алданъ.

Работы экспедиціи должны были начаться изъ Нелькана, куда экспедиціи прибыла 4 апрѣля. 10 апрѣля выступила съ работами изъ Нелькана и къ 23 іюня вторая партія дошла до Аяна, откуда первая партія отдѣлившаяся на 100-ой верстѣ и прибывшая на оле-

няхъ въ Аянъ зимнимъ путемъ,—18 іюня выступила съ работами по „Казенной тропѣ“ черезъ переваль „Казенный“.

Такимъ образомъ, работы производились съ двухъ пунктовъ. Первая партія снимала старый путь отъ Аяна, вторая изыскивала новый путь и новый переваль.

Чтобы нѣсколько разобраться въ этихъ названіяхъ, я вкратцѣ напомнимъ исторію Нельканъ-Аянскаго тракта. Въ 1820—30-хъ годахъ существовала Россійско-Американская Компанія, которая вела обширную торговлю по всему побережью Охотскаго моря и прилежающимъ частямъ океана. Ей принадлежали и котиковые промыслы. Снабжая край чаями и металлическими издѣліями, она въ обмѣнъ вывозила пушнину и продукты хозяйства тунгусовъ и якутовъ. Обслуживая Охотское побережье, она простирала свою дѣятельность далеко въ глубь страны, доходя до Якутска, какъ болѣе крупнаго центра якутской области, связаннаго р. Леной съ болѣе южными частями Сибири. Сношеніямъ Р.-А. К^о, складочнымъ пунктомъ товаровъ которой былъ портъ Аянъ, мѣшало отсутствіе какого бы то ни было пути между Нельканомъ и Аяномъ и, главнымъ образомъ, Становой хребетъ (Джугджуръ).

Честь проведенія дороги между названными пунктами черезъ Становой хребетъ принадлежитъ Р.-А. К^о въ 52—53 годахъ. Она же вызвала изъ отдаленныхъ уголковъ Иркутской губерніи и Забайкалья крестьянъ для обслуживанія этой дороги и тракта отъ Нелькана до Устьмайскаго, и осадилъ многихъ бродячихъ тунгусовъ на болѣе или менѣе постоянныя мѣста жительства. Для этой же цѣли русское правительство снабдило новоселовъ необходимымъ количествомъ лошадей и оленей; выдавало казенное довольствіе— „паекъ“ содержателямъ станковъ, такъ какъ земледѣліе въ этихъ мѣстахъ тогда еще не практиковалось, и населеніе питалось привознымъ хлѣбомъ.

Все, казалось, устроилось какъ нельзя лучше. Огромныя партіи чаевъ шли внутрь страны подъ покровомъ порто-франко, изъ страны къ берегамъ Охотскаго моря двигались партіи пушнины. Почтовые экипажи мчались по тракту, проложенному въ дотолѣ непроходимой тайгѣ, и быстрыя лодки рейсировали взадъ-впередъ по р. Маѣ. Но, по причинамъ намъ неизвѣстнымъ, дѣла Компаніи стали шататься, и вскорѣ она принуждена была передать ихъ въ другія руки.

Жизнь, бывшая ключемъ въ этихъ мѣстахъ, стала замѣтно хирѣть, и энергичнѣйшій предприниматель послѣдняго времени, Филиппеусъ окончилъ жизнь въ 1889 г. въ одинъ изъ послѣднихъ предсмертныхъ вздоховъ этого огромнаго нѣкогда предпріятія. Въ 1867 году закрылся почтовый трактъ, и населеніе мало-по-малу стало возвращаться въ свои родныя мѣста, или устраиваться около тракта на новую жизнь.

Перевалъ черезъ Становой хребетъ, такъ называемый „Казенный“ перевалъ былъ выбранъ настолько неудачно, что вскорѣ по своемъ открытіи вызывалъ одни проклятія лицъ, которымъ приходилось имѣть съ нимъ дѣло,—особенно тунгусовъ—возчиковъ грузовъ. Дѣйствительно, со стороны Охотскаго моря это чуть не отвѣсный обрывъ. Уже тогда дѣлались попытки обходить его, но изысканіе новаго перевала было не подъ силу отдѣльнымъ тунгусамъ, а съ прекращеніемъ дѣйствій Р.-А. К^о въ 60-хъ годахъ, когда дѣло Р.-А. К^о перешло въ руки якутскаго купца Колесова, осуществленіе этихъ попытокъ стало еще болѣе труднымъ.

Какъ бы то ни было, но „Казенный“ перевалъ (по р.р. Кынгичанъ—Алдома) былъ заброшенъ. Разказы тунгусовъ и купцовъ, побывавшихъ на этомъ перевалѣ, вызываютъ ужасъ и удивленіе передъ настойчивостью и выносливостью возчиковъ и ихъ оленей.

На перевалѣ поднимается настолько сильная пурга, что силой