

УДК 94(517.1)  
ББК 63.3(253.3)5

## Дороги и пути сообщения на юге Западной Сибири в XVIII в. в освещении отечественной историографии

*Л.Г. Зайцева, Д.С. Бобров*

Алтайский государственный университет (Барнаул, Россия)

## Roads and Communication Routes in the South of Western Siberia in the 18<sup>th</sup> Century in the Coverage of Russian Historiography

*L.G. Zaytseva, D.S. Bobrov*

Altai State University (Barnaul, Russia)

Статья посвящена анализу степени и характера отражения в отечественных исторических исследованиях проблемы генезиса и эволюции транспортных коммуникаций на юге Западной Сибири в XVIII в. Источниковую базу изысканий составила сибиреведческая литература XVIII – начала XXI в., посвященная или затрагивающая вопросы формирования путей сообщения на Алтае и в Прииртышье, которая разделена хронологически на три периода (дореволюционный, советский и современный), изложение последних двух периодов выстроено проблемно-хронологически. В дореволюционных трудах сведения о дорогах региона носили единичный характер, как правило, в контексте личных наблюдений путешественника, подсчетов примерного расстояния между административными объектами или упоминаний существовавших торговых путей. Исследования советского периода затрагивали крупные сухопутные и водные магистрали, их роль в колонизации территории и взаимосвязь с миграциями населения. В современной историографии представлены отдельные опыты широкого освещения истории путей сообщения юга Западной Сибири. Дороги традиционно рассматриваются либо в качестве ведомственных трактов, либо в контексте маршрутов экспедиций отдельных отрядов.

**Ключевые слова:** историография, историческое сибиреведение, пути сообщения, дороги, Западная Сибирь, Алтай, Прииртышье, Верхнее Приобье, XVIII в.

DOI 10.14258/izvasu(2020)5-03

Освоение южных районов Западной Сибири Российским государством в XVIII столетии положило начало формированию здесь относительно стабильных путей сообщения, по понятным причи-

The article is devoted to the analysis of degree and nature of reflection of the problem of the genesis and evolution of transport communications in the south of Western Siberia in the 18<sup>th</sup> century in Russian historical research. The source base of the research was the Siberian studies literature of the 18<sup>th</sup> – early 21<sup>st</sup> centuries, devoted to or concerning the formation of communication routes in Altai and the Irtysh region, which is chronologically divided into three periods (pre-revolutionary, Soviet and modern), the presentation of the last two arranged problem-chronologically. In pre-revolutionary works, information about the region's roads was isolated (sporadic), usually in the context of personal observations of a traveler, calculations of the approximate distance between administrative objects or mentions of existed trade routes. Studies of the Soviet period affected on major overland and water routes, their role in colonization of the territory, and their relationship to population movements. Modern historiography presents some experiences of wide coverage of the history of communication routes in the south of Western Siberia, the region's roads are traditionally considered either as departmental tracks or in the context of expedition itineraries of individual detachments.

**Key words:** historiography, historical Siberian studies, communication routes, roads, Western Siberia, Altai, the Irtysh region, the Upper Ob region, 18<sup>th</sup> century.

нам сохранявших довольно строгую привязку к той или иной местности. В этом смысле едва ли не самым ключевым районом становились верховья Оби и Иртыша (Верхнее Обь-Иртышье), исследование

складывания дорожной сети которого способно дополнить общую картину колонизации южносибирских территорий русским населением, а также объяснить отдельные моменты современной географии административных пунктов и дорог Алтая. Оценка раскрытия в историографии проблемы развития дорожно-транспортной инфраструктуры в регионе позволит выявить спектр выработанных историками методологических подходов к изучению темы и выделить наиболее обоснованные из них, а также определить эвристически значимые методические шаги и приемы. Кроме того, обращение к сложившимся массивам научной литературы способствует переосмыслению глубины информационного и аналитического потенциала достаточно хорошо известных опубликованных работ.

Цель данной статьи состоит в анализе степени и характера отражения в существующих отечественных исторических исследованиях как отдельных сюжетов, так и в целом проблемы формирования и эволюции транспортных коммуникаций на юге Западной Сибири в XVIII в. Для этого авторами привлечена специальная сибиреведческая литература XVIII – начала XXI в., напрямую касающаяся или косвенно затрагивающая аспекты генезиса путей сообщения на Алтае и в Прииртышье, а также содержащая отдельные упоминания о дорогах и путях в регионе в XVIII столетии. В процессе эвристического поиска научные труды были классифицированы хронологически на дореволюционные, советские и современные, изложение последних двух блоков в силу неоднородности и прогрессирующей дифференциации историографии выстроено проблемно-хронологически.

Реконструкция вопросов дорожно-транспортного сообщения в историческом сибиреведении осуществляется в большинстве своем автономно, без учета исследовательских опытов в отношении других территорий, на основе выработки оригинальной авторской методологии или адаптации теоретического фундамента других дисциплин. Отчасти это схоже и связано с аналогичными тенденциями в историографии путей сообщения Европейской России XVIII в., которая, однако, отличается устойчивым вниманием историков к водным магистралям и обстоятельствам их превалирования над сухопутными (связанного с началом масштабного гидротехнического строительства, особенно на северо-западе государства) [1; 2, с. 119–137]. Появление Санкт-Петербурга усилило преобладание меридиональных направлений над широтными, что отразилось, в частности, в отклонении основных трактов Смоленщины по линии с востока на север [3, с. 70–74]. При изучении дорожной инфраструктуры окраин Российской империи, районов, приграничных по своему характеру, исследователи обнаруживают значительную роль в формировании системы

перемещений традиционных путей передвижения кочевого населения, предшествовавшего русскому. Расширение промышленного сектора в XVIII в. создавало предпосылки для возникновения не привязанных к историческим магистралям населенных пунктов, а политика централизации и административные преобразования вели к оформлению целостной дорожной сети регионов [4, с. 121–129; 5, с. 5–8]. В целом для исследований транспортных коммуникаций Европейской России общим является тезис о XVIII столетии как времени складывания стабильных направлений и развития дорожного хозяйства большинства территорий.

Первые описания дорог и путей Верхнего Приобья и Прииртышья принадлежат ученым и путешественникам XVIII в., труды которых объединяет пристальное внимание к динамике зарождавшегося горнозаводского производственного комплекса и складывавшихся оборонительных линий в регионе, в контексте чего приведены расчеты примерного расстояния между административными или промышленными объектами. На этом фоне сведения об элементах системы сообщений оставались единичными, как правило, увязанными на упоминании исторически существовавших торговых путей через Прииртышье. Самыми ранними из сочинений такого рода можно назвать работы Г.Ф. Миллера. В описании Верх-Иртышских крепостей он затронул особенности водного сообщения между укреплениями, а также указал на наличие дорог между отдельными пунктами, что говорит об имевшихся сухопутных коммуникациях вдоль течения Иртыша [6, с. 486, 492–495]. Немецким историографом упомянуто о существовании ранее использовавшихся русскими торговыми караванами путей сообщения в междуречье Оби и Иртыша «из Томска в Калмыкию», проходивших через окрестности Кольванского озера [7, с. 19].

П.С. Паллас, совершивший путешествие по Алтаю в 1770-е гг., отмечал слабый уровень обслуживания дорог в регионе и их низкую проходимость, а также невозможность установления стабильного сообщения в силу специфики местных рек, отличавшихся резким перепадом уровня воды в течение года, что не позволяло устраивать долговременно используемые мосты и переправы. Естественный испытатель упоминал о маршрутах коммуникаций, частично уже потерявших к тому времени свое значение, однако все еще использовавшихся (например, объездная дорога от Чагырского рудника к Кольванскому заводу через старый Маралихинский форпост) [8, с. 275–276, 305–306, 376].

И.М. Ренованц указывал на удобство водного сообщения по Иртышу на небольших (плоскодоных) судах до озера Зайсан, а также приводил сведения о торговых путях, связывавших верхнее течение реки с западными районами Средней Азии,

замечая, что через место, где располагалась Усть-Каменогорская крепость, ранее проходила «наилучшая дорога в Бухарию» [9, с. 3, 6].

Для сибиреведческой историографии советского периода характерно обращение к аспектам дорожного сообщения в контексте рассмотрения вопросов заселения той или иной территории. М.М. Громыко в своей ставшей хрестоматийной монографии отмечала смешанный, «вольно-правительственный» характер колонизации южной части Западной Сибири и зависимость социально-экономического развития окраин и крестьянских миграций от расположения Московско-Сибирского тракта, который историк определяла как экономикообразующую артерию для населенных пунктов региона [10]. Исследователем также обозначена важность водного пути по Иртышу в контексте развития торговых связей российских земель между собой и с населением казахской степи [10, с. 80–82, 163].

На неоднозначность устройства оборонительных линий и формирования линейных дорог указывал А.Д. Колесников, отмечая сопряженность этого процесса с разногласиями заводской и военной администрации относительно мест прокладки транспортных коммуникаций и расположения укреплений [11, с. 87]. Проблема многоплановости хозяйственного освоения Прииртышья, происходившего в обстановке взаимного наслаивания элементов военно-служилой колонизации и крестьянского заселения, изучена Н.Г. Аполловой. Выход на торговые рынки Средней Азии через казахские степи являлся, как указывала Наталья Геннадьевна, одной из стратегических целей распространения влияния Российского государства за Уралом в XVIII столетии [12, с. 136]. Недооцененным представляется замечание историка о том, что помимо Иртышской водной артерии, значительную важность для экономики региона имела так называемая Каркаралинская дорога, отходившая от окрестностей Семипалатинска на юго-запад и связывавшая Верх-Иртышские крепости со Средней Азией [12, с. 325].

Из исследователей, занимавшихся вопросом формирования транспортной инфраструктуры за Уралом, необходимо отметить Н.А. Миненко, которой удалось проанализировать складывание западносибирского участка Московского тракта, его пространственную динамику, организацию перевозок и особенности заселения. Нина Адамовна считает, что появление новых дорог приводило к активизации миграционных процессов, следствием чего явилась концентрация населения вдоль трактов [13, с. 53]. Вместе с тем следует учитывать, что в ее монографии на фоне существенного внимания крестьянской колонизации, культуре и быту притрактовых сел периферийные дороги и пути практически не были освещены.

Из советских историков Алтая больше всего внимания вопросу образования дорожной сети на юге Западной Сибири уделил Ю.С. Булыгин, однако сделал он это в контексте ретроспективы крестьянской колонизации региона [14]. В основном ученый исследовал взаимовлияние расселения крестьян – добровольного или принудительного – и формирования транспортных магистралей. В этом свете частично были рассмотрены проблемы обслуживания дорог, неравномерности распределения ямской повинности между деревнями, а также нестабильный характер водных путей по Алею и Чарышу. Юрий Сергеевич констатировал, что большая часть дорог на Алтае относилась по типу к проселочным, которые практически не учитывались государством, а их состояние и обслуживание никто не контролировал [15, с. 20].

В современной российской историографии можно отметить отдельные опыты реализации комплексного подхода к исследованию путей сообщения на юге Западной Сибири. Г.П. Ерохиным прослежена взаимосвязь транспортных коммуникаций и планировочной организации городов региона. Исследователем предложена широкая, охватывающая время с 1580-х гг. по конец XX в., но в целом вполне традиционная периодизация транспортных коммуникаций Притоболья, Прииртышья и Приобья (в зависимости от преобладающего вида сообщения), где первая четверть XVIII в. относится к «речному» периоду, на смену которому приходит «гужевой». Большой эвристической значимостью обладает оригинальная авторская типологизация сибирских городов как узлов транспортной системы. Применительно к рассматриваемому нами столетию и региону Григорий Порфирьевич выделяет два соответствующих типа: «пересечение речных путей» (Тюмень, Тобольск и Томск до 1730-х гг.) и «пересечение или сближение речного пути с главной трактовой дорогой» (Тюмень и Томск с 1730-х гг. по конец XVIII столетия) [16].

Иной подход к реконструкции дорожно-транспортного сообщения на юге Западной Сибири представлен в быстро ставших хрестоматийными работах О.Н. Катионова. Выстраивая историю Московско-Сибирского тракта, Олег Николаевич раскрывает аспекты законодательной регламентации его обслуживания, выдвигает тезис о главенствующей роли транспортной артерии в увеличении плотности населения в сравнении с периферийными дорогами, несмотря на их расположение в более плодородных (в частности, на Алтае) округах. Монография новосибирского ученого охватывает различные сюжеты изысканий предшественников, а именно: социально-экономические процессы в зоне трактовой влияния, население и его занятия, инженерно-техническое и картографическое сопровождение эксплуатации путей сообщения [17]. Несмотря на то,

что в публикациях этого известного историка внимание периферийным дорогам уделено минимальное, системный подход к анализу ретроспективного опыта транспортного освоения Сибири может быть использован в процессе изучения дорожной системы Алтая [18, с. 108–112].

В последнее десятилетие в сибиреведении под воздействием совокупности различных факторов, в том числе появления комплексного исследования О.Н. Катионова, наметилась определенная и, хочется надеяться, устойчивая тенденция внимания специалистов к теме дорожно-транспортного сообщения. В частности, пути Среднего Прииртышья XVI – первой трети XX в. рассмотрены А.В. Матвеевым. Омский историк и археолог отмечает, что складывание дорог на первом этапе было привязано к так называемым естественным коридорам – участкам микрорельефа, наиболее удобным для преодоления человеком природных препятствий (рек, горных хребтов, болот). Русское население использовало бывшие дорожные коммуникации Сибирского ханства, и только со второй трети XVIII в. на юге Западной Сибири стали прокладываться принципиально новые транспортные маршруты, что не просто совпало, а в значительной мере было вызвано активизацией освоенческой политики Российского государства и изменениями административно-хозяйственной структуры региона [19, с. 60, 69].

Попытка широкого освещения и систематизации различных аспектов генезиса и эксплуатации путей сообщения на Алтае предпринята в коллективной монографии А.Н. Дунца, В.В. Исаева и др. Авторы связывают сложность продолжавшегося все XVIII столетие приспособления транспортной инфраструктуры к потребностям производственного комплекса с обширностью и ландшафтной разнородностью территории Верхнего Обь-Иртышья, а также дефицитом людских ресурсов и финансирования [20, с. 41].

Отдельные аспекты истории непосредственно дорог и путей сообщения на Алтае в XVIII в. представлены в серии публикаций А.А. Малолетко и В.А. Кароннова – исследователей, работавших независимо друг от друга. В статьях первого раскрыты пространственные особенности формирования дорожных коммуникаций, специфика местности, по которой прокладывались дороги или проходили маршруты отдельных экспедиций (майора В. Петрулина, П. Старцова, И. Денисова) на территории современного Алтайского края и Республики Алтай [21, с. 156–162; 22, с. 159–165; 23, с. 166–168]. Данный подход с использованием некоторых результатов физико-географической реконструкции местности позволяет, как показали исследования Антона Алексеича, с большей точностью понять

пространственные реалии, в которых происходил поиск новых транспортных магистралей и наиболее выгодных мест для строительства оборонительных объектов. Помимо этого географом описано влияние климатических условий на складывание хозяйственной инфраструктуры региона, в частности, замечено, что сезонная эксплуатация Риддерского рудника была вызвана невозможностью дорожного сообщения в районах с гористым рельефом в зимний период [24, с. 126; 25, с. 102–108; 26, с. 101–107]. В.А. Кароннов также подчеркивает слабое развитие транспортной сети на Алтае в демидовское время и проводит ее классификацию по функциональному признаку, выделяя три группы дорог: соединявшие месторождения с промышленными предприятиями, обеспечивавшие связь заводов между собой, пути к пристаням, откуда происходил слав руды по Чарышу и Оби в Барнаульский завод [27, с. 236–240]. Исследователем рассмотрены основные направления дорожных коммуникаций по путевым дневникам инспекторских поездок А.В. Безра и И.С. Христиани, а также отдельные маршруты по картам экспедиции П. Гордеева (1732 г.), Г.Ф. Миллера (1734 г.), П. Старцова [28, с. 2591–2593]. При освещении вопроса водных перевозок руды В.А. Кароннов отмечает, что этот способ транспортировки не достиг в Колывано-Воскресенском горном ведомстве больших масштабов по причине короткого периода навигации, в то время как развитие сухопутных магистралей привело к уменьшению общей протяженности и спрямлению траекторий маршрутов, что, тем не менее, не повлекло за собой снижения затрат на доставку грузов [29, с. 23–27; 30, с. 53–59].

Однако большинство публикаций, посвященных истории Алтая XVIII в., по-прежнему не затрагивает вопросы формирования транспортных коммуникаций региона, а если и касается этой проблемы, то лишь в контексте производственных либо управленческих аспектов генезиса Колывано-Воскресенского промышленного комплекса или строительства укрепленных линий, микроисторических исследований отдельных крепостей.

В работе В.Б. Бородаева и А.В. Контева, освещающей возникновение первых заводов в междуречье Алей и Чарыша, а также Барнаула, упомянуты отдельные моменты образования Демидовского тракта, соединявшего плавильные предприятия с устьем Чумыша. Решающее значение, по замечанию краеведов, имело формирование металлургического комплекса на реке Белой, необходимость производственных связей которого с уральскими предприятиями способствовала поиску кратчайшей сухопутной дороги и постепенному заселению левобережья Оби [31, с. 66]. Вопросы складывания органов заводской кабинетской администрации в контексте специфики

военно-горного строя нашли отражение в исследовании А.А. Пережогина. Им проанализированы компетенции различных уровней управленческих структур производственного комплекса Западной Сибири и пространственная динамика заводских контор в процессе оформления императорской собственности на Колывано-Воскресенский горный округ. Обеспечение безопасности перемещения по дорогам входило в функции военнослужащих на землях Кабинета, система управления которым испытывала на себе существенное влияние милитаризации [32].

Освоение недр Алтая как регионообразующий процесс рассматривает В.В. Ведерников, показывая, что именно деятельность заводов по добыче и обработке руды вызывала пространственную динамику региона [33]. Исследователь подробно анализирует производственную активность алтайских предприятий, влияние на их функционирование поставок руд с Нерчинских заводов, констатируя, в частности, что Змеиногорский и Павловский тракты из рудовозных стали крупными транспортными артериями [34, с. 45].

В ином свете дороги и пути Алтая XVIII в. представлены в публикациях по истории укреплений. Кропотливый анализ этапов функционирования Кузнецкой оборонительной линии позволил А.Ю. Огурцову сформулировать предположение о варьировании маршрутов линейных разъездов между Бикатунской крепостью и Кузнецком в связи с заболоченностью поймы р. Сары-Чумыш и отсутствием в этом районе постоянного моста вплоть до середины 1750-х гг. [35, с. 50]. По мнению историка, дефицит удобных проезжих дорог вдоль берегов Иртыша в его верхнем течении, обусловленный особенностями ландшафта (вязкий песчаный грунт, выше Усть-Каменогорской крепости – каменные осыпи, скалы и труднопроходимая тайга), на несколько десятков лет задержал окончательное вхождение предгорий Алтая в состав России, и вместе с тем повлиял на отдельные внешнеполитические решения Цинской империи (в частности, спровоцировав отказ от военного конфликта с Российским государством) [36, с. 19].

А.П. Уманским по результатам широкого анализа архивных источников даны описания ведущих направлений дорог в бассейнах рек Бии и Кондомы, связывавших Джунгарию, а шире – всю Центральную Азию с Южной Сибирью. На основе того, что эти коммуникации использовались как кочевым населением, так и русскими служилыми людьми в военных и торговых целях, для сбора албана (или ясака соответственно), Алексеем Павловичем отмечена большая стратегическая значимость Бийской крепости для Верхнего Приобья в первой половине – середине XVIII в. [37, с. 3, 15]. Данный тезис развивает С.Ю. Исупов, указывая на существование перепра-

вы возле слияния Бии и Катунь, ставшей ключевым пунктом, фактически узлом, где соединялись два направления дорог: южное, условно совпадавшее с маршрутом позднейшего Чуйского тракта, и юго-западное, выходявшее через бассейн верхнего Иртыша на караванные тропы Великого шелкового пути. Возведение укрепления в районе вершины Оби, таким образом, позволило российским властям контролировать важнейшие во внешнеполитическом плане пути, исключив военное преимущество кочевников на данном направлении и став базой для дальнейшего продвижения Российского государства на юг Алтая [38, с. 16–18]. В очерках истории Бийской крепости краевед отмечает важность принятия решения о реконструкции Колывано-Кузнецкой оборонительной линии в 1760-х гг. для дальнейшего развития дорожной сети, поскольку модернизация системы укреплений потребовала создания тракта между Бийском и Барнаулом, а также прокладки новой линейной дороги, соединившей Усть-Каменогорск и Кузнецк [39, с. 73].

Особое значение для изучения путей и дорог Алтая имеют исследования, построенные на основе или с широким привлечением картографических материалов, которые, помимо наглядной привязки объектов на плоскости, являются отражением ментального пространства человека в конкретный исторический период, что позволяет использовать их в реконструкции экономических, социокультурных и других процессов [40, с. 53–54]. При анализе путей сообщения карты используются главным образом для восстановления маршрутов экспедиций и наиболее часто эксплуатировавшихся дорог, при этом некоторая часть информации берется из легенд, которые в материалах XVIII в. нередко были весьма содержательны. В сибирской историографии картографические документы часто привлекаются еще и как один из основных или дополнительных источников при изучении становления горно-металлургического производства, эволюции административно-территориального деления Алтая.

В начале – середине 2000-х гг. В.Б. Бородаевым и А.В. Контевым проведена во многом фундаментальная работа по сбору и систематизации картографических материалов региона различных хронологических периодов, но применительно к XVIII в. транспортные коммуникации, поскольку их выделение и анализ не являлись в данном случае прямой задачей, упоминаются лишь в контексте описания отдельных карт [41, с. 69, 79]. В следующей своей монографии, посвященной формированию российской границы в Иртышско-Енисейском междуречье, по чертежам С.У. Ремезова и картам геодезистов исследователями частично реконструированы маршруты экспедиций в Верхнее Приобье и Верхнее Прииртышье во второй половине XVII – начале

XVIII в. (экспедиции И.Д. Бухгольца, П. Ступина, И.М. Лихарева и др.), однако рассмотрен период только до 1720 г. [42, с. 124–131, 216–218, 240–245, 265–288, 303–329, 340–347].

Таким образом, на данный момент в сибиреведческой литературе нет целостной картины особенностей и этапов эволюции как водной транспортной системы, так и сухопутных дорог на Алтае, их хронологической и территориальной динамики в XVIII в., специфики эксплуатации речных путей. В дореволюционной историографии описание дорог и отдельных маршрутов давалось главным образом в контексте оценки их пригодности для производственного и административного сообщения. Исследования советского периода затрагивали аспекты дорожно-транспортных коммуникаций в ракурсе крестьянской колонизации региона, что позволило выявить и проанализировать связь миграций населения и пространственной динамики наиболее значимых в экономическом отношении магистралей. В современной историографии

дороги Алтая традиционно рассматриваются либо в качестве ведомственных трактов, либо в контексте маршрутов экспедиций отдельных отрядов, часто без внимания остаются многочисленные проселочные дороги. Представлены также отдельные опыты широкого освещения развития путей сообщения на юге Западной Сибири. Вместе с тем существующие на данный момент исследования региональных систем дорожной инфраструктуры позволяют для изучения темы обозначить в качестве наиболее обоснованного системный подход с привлечением категорий и методов антропологии и некоторых естественных наук (в первую очередь географии). Для комплексной реконструкции аспектов развития транспортной системы региона необходимо учитывать взаимосвязь широкого спектра политических, административных, пространственных факторов и их влияние на поиск новых путей передвижения, образование и функционирование дорог.

### Библиографический список

1. Истомина Э.Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982.
2. Мартынов В.Л., Сазонова И.Е. Историческая география путей сообщения Северо-Запада России: «эпоха каналов» (XVIII – первая половина XIX в.) // Псковский регионологический журнал. 2017. №3 (31).
3. Захаров В.Е. Старая Смоленская дорога в истории и литературе. Смоленск, 2017.
4. Koniva Yu.V. Сухопутные пути сообщения на территории Слободской Украины в XVIII веке: почтовые дороги // Res Historica. 2018. № 45. DOI: /10.17951/rh.2018.45.121-129.
5. Самигулов Г.Х. Трансформация дорожной сети Южного Зауралья в XVII–XVIII веках // Вестник Челябинского гос. ун-та. 2013. № 6(297). История. Вып. 54.
6. Миллер Г.Ф. Известие о песочном золоте в Бухарии, о чиненных для оног отправлениях, и о строении крепостей при реке Иртыше, которым имена: Омская, Железенская, Ямышевская, Семипалатная и Усть-Каменогорская // Миллер Г.Ф. История Сибири. Т. 3. М., 2005.
7. Сибирь в путевых описаниях Г.Ф. Миллера (История Сибири. Первоисточники. Вып. VI) / изд. подг. А.Х. Элерт. Новосибирск, 1996.
8. Паллас П.С. Путешествие по разным провинциям Российского государства. Ч. 2, кн. 2. СПб., 1786.
9. Ренованц И.М. Минералогические, географические и другие смешанные известия о Алтайских горах, принадлежащих к Российскому владению / пер. с нем. В.М. Севергина. СПб., 1792.
10. Громько М.М. Западная Сибирь в XVIII в. Русское население и земледельческое освоение. Новосибирск, 1965.
11. Колесников А.Д. Русское население Западной Сибири в XVIII – начале XIX вв. Омск, 1973.
12. Аполлова Н.Г. Хозяйственное освоение Прииртышья в конце XVI – первой половине XIX в. М., 1976.
13. Миненко Н.А. По старому Московскому тракту. Новосибирск, 1990.
14. Булыгин Ю.С. Первые крестьяне на Алтае. Барнаул, 1974.
15. Булыгин Ю.С. Пути-дороги Алтая в XVIII веке // Алтайский сборник. Вып. 20. Барнаул, 2000.
16. Ерохин Г.П. Влияние внешних транспортных коммуникаций на архитектурно-планировочную организацию городов Западной Сибири : автореф. дис. ... канд. арх. Новосибирск, 1998.
17. Катионов О.Н. Московско-Сибирский тракт и его жители в XVII–XVIII вв. Новосибирск, 2004.
18. Катионов О.Н. Итоги изучения истории Московско-Сибирского тракта в XVII–XIX вв. // Вестник Томского гос. ун-та. 2005. № 288.
19. Матвеев А.В. История сухопутных путей сообщения Омского Прииртышья (Средневековье – Новое время). Омск, 2014.
20. Дунец А.Н., Исаев В.В., Рыгалова М.В., Колокольцев М.Г. Дороги Алтайского края: от первых верст до наших дней. Барнаул, 2017.
21. Малолетко А.А. Исследование р. Катунь инженер-майором Петрулиным в 1761 г. // География и природопользование Сибири. 2009. № 11.
22. Малолетко А.А. Исследование русловых процессов рек Алей и Чарыша (XVIII в.) // География и природопользование Сибири. 2011. № 13.

23. Малолетко А.А. Изыскание шихтмейстером Иваном Денисовым тракта от Змеевского рудника до Кабановской пристани (1753 г.) // Вестник Томского гос. ун-та. 2010. № 334.
24. Малолетко А.А. Географические особенности формирования транспортной сети Верхнеиртышского горнозаводского района (XVIII в.) // География и природопользование Сибири. 2014. № 18.
25. Малолетко А.А. Физико-географические предпосылки формирования транспортных путей между рудниками и плавильными заводами на территории Колывано-Воскресенского ведомства в XVIII в. // География и природопользование Сибири. 2013. № 16.
26. Малолетко А.А. Физико-географические предпосылки формирования дорожно-транспортной сети Колывано-Воскресенской оборонительной линии в XVIII в. // География и природопользование Сибири. 2014. № 17.
27. Кароннов В.А. Транспортная инфраструктура Колывано-Воскресенского горного ведомства в XVIII в.: к постановке проблемы // Ломоносовские чтения на Алтае : сб. науч. стат. Барнаул, 2013. Ч. IV.
28. Кароннов В.А. Путевые дневники начальников Колывано-Воскресенских заводов как источник по истории дорожной сети в XVIII в. // Ломоносовские чтения на Алтае: фундаментальные проблемы науки и образования : сб. науч. ст. Барнаул, 2015.
29. Кароннов В.А. Маршрут перевозки серебра из Барнаула в Санкт-Петербург // Вестник Алтайской государственной педагогической академии. 2012. № 10.
30. Кароннов В.А. Водные пути перевозки руды в Колывано-Воскресенском горном ведомстве в XVIII в. // Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых учёных : материалы Всероссийской молодежн. науч. школы-конф. с междунар. участием. Новосибирск, 2011.
31. Бородаев В.Б., Контев А.В. У истоков истории Барнаула : учебное пособие. Барнаул, 2000.
32. Пережогин А.А. Военизированная система управления Колывано-Воскресенского (Алтайского) горного округа (1747–1871 гг.). Барнаул, 2005.
33. Ведерников В.В. Кабинетская цветная металлургия Сибири в XVIII – первой половине XIX в. Барнаул, 2012.
34. Ведерников В.В. Особенности формирования образа горнозаводского Алтая в сочинениях современников (вторая половина XVIII – первая треть XIX в.) // Известия Алтайского гос. ун-та. 2015. № 3, т. 2.
35. Огурцов А.Ю. На Кузнецкой линии // Кузнецкая старина. Вып. 9. Новокузнецк, 2009.
36. Огурцов А.Ю. Иртышская пограничная линия // Кузнецкая старина. Вып. 3. Новокузнецк, 1999.
37. Уманский А.П. Кузнецк и алтайские остроги // Кузнецкая старина. Вып. 3. Новокузнецк, 1999.
38. Исупов С.Ю. Бийск: острог, крепость, город. Бийск, 1999.
39. Исупов С.Ю. Крепость Бийская есть главная... Барнаул, 2009.
40. Катионов О.Н., Смагин Р.Ю., Воронина А.А. Рукописные карты Сибири XVIII – начала XX в. в архивах, музеях и библиотеках России // Гуманитарные науки в Сибири. 2012. № 3.
41. Бородаев В.Б., Контев А.В. Исторический атлас Алтайского края: картографические материалы по истории Верхнего Приобья и Прииртышья (от античности до начала XXI в.). 2-е изд. Барнаул, 2007.
42. Бородаев В.Б., Контев А.В. Формирование российской границы в Иртышско-Енисейском междуречье в 1620–1720 гг. Барнаул, 2015.