

19 апреля 1852

**170 ЛЕТ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ГОРНОГО ИНЖЕНЕРА  
И ТЕХНИЧЕСКОГО РУКОВОДИТЕЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА  
ПЕРВОГО КОЛЕСНОГО ЧУЙСКОГО ТРАКТА  
И. И. БИЛЯ (1852 – ПОСЛЕ 1910)**

Биль Иосиф Иванович родился 19 апреля 1852 г. в семье крестьян Радомской губернии. Римско-католического вероисповедания. По нашему предположению, вытекающему из рассмотрения фамилии, предки И. И. Били могли иметь немецкое происхождение. По данным чиновника Е. П. Клевакина, Иосиф (Осип) Иванович был поляком и говорил с сильным польским акцентом. Полячкой была его жена, польскими именами были названы их многочисленные дети.

В 1879 г. окончил курс Горного института в г. Санкт-Петербурге и получил служебное назначение в распоряжение Главного начальника Уральских заводов, для прохождения годовых практических занятий, но в том же году с этой же целью он был переведен в Гороблагодатские заводы. В 1880–1883 гг. занимал должности: механика и архитектора Гороблагодатских заводов, смотрителя Баранчинского и Верхне-Туринского заводов. В 1882 г. Биль побывал на Всероссийской промышленно-художественной выставке в Москве, «для сборки и объяснения» изделий Гороблагодатского округа.

В 1883 г. уже титулярный советник Иосиф Иванович Биль переведен на службу в Алтайские заводы, с которыми и была связана вся его дальнейшая служебная деятельность. И. И. Биль попал на Алтай в непростое время: после прошедшей ревизии Алтайского горного округа в отставку было отправлено все прежнее руководство, и на местных предприятиях формировался новый состав горных инженеров и чиновников, которым предстояло стабилизи-

ровать ситуацию в округе и наметить дальнейшие пути развития региона.

В 1883–1884 гг. И. И. Биль состоял помощником управляющего Зыряновским и Заводинским рудниками, где под его руководством была устроена обогатительная фабрика. Он был механиком и архитектором Алтайского горного округа (1884–1885, 1886–1891). В 1885–1886 гг. командирован за границу для ознакомления «с современными приемами ведения рудничного и заводского дела» на горных заводах Германии, Австрии, Бельгии, Франции и Англии. Данная командировка обуславливалась и полностью согласовывалась с мерами, предпринимаемыми Кабинетом Е. И. В. (далее Кабинет) по переводу местных предприятий на современные технологии выплавки серебра и попыткой реорганизации и нового развития Алтайского территориально-производственного комплекса.

Дальнейшая служба И. И. Били в Алтайском округе имела насыщенный характер. В 1891 г. он заведовал разведочными работами в Черепановском серебряном руднике и на каменноугольной копи Ойнак-Сор. В 1893 г. на Иосифа Ивановича было возложено управление работами по ликвидации Павловского сереброплавильного завода. В том же году он был командирован для производства разведок железных руд в местностях, расположенных вблизи Сибирской железной дороги. В этой командировке с И. И. Билем произошел несчастный случай. В результате неосторожности ямщика он выпал из экипажа, серьезно повредив

Подпись И. И. Били.

правую руку. Несмотря на продолжительное лечение, увечье, полученное им, оказалось пожизненным и крайне затрудняло функционирование руки.

В 1894–1895 гг. И. И. Биль производил разведки каменного угля у д. Горловой и в это же время, с перерывами, заведовал ремонтом зданий Главного управления Алтайского округа. В 1890-е гг. он неоднократно был командирован в Санкт-Петербург в качестве смотрителя каравана с золотом и серебром Алтайских заводов. В одной из таких командировок по сдаче металлов в Санкт-Петербурге в 1896 г. И. И. Биллю поручалось ознакомиться с бурением артезианских колодцев и другими подобными буровыми работами в ближайших к столице местностях. После командировки в 1896–1897 гг. он временно заведовал Гурьевским заводом. В 1896–1905 гг. был причислен к Главному управлению Алтайского округа в качестве чиновника для особых поручений, которыми были: заведывание буровыми работами по отысканию артезианской воды в районе Алейско-Кулундинской степи (1897 г.), освидетельствование паровых котлов на Салаирском прииске и Кальчугинской копи, а также осмотр и организация работ по валовой добыче золота на Христининском прииске Алтайского округа (1898 г.).

В 1898 г. в карьере И. И. Биля начался новый этап, резко отличавшийся от всей его предыдущей служебной деятельности, ранее связанной с горнозаводской и горно-поисковой деятельностью. По распоряжению начальника Алтайского округа на Иосифа Ивановича возлагалось исполнение поручений по строительной и дорожной части в округе. В ноябре 1898 г. он был командирован в Семипалатинск для строительства шоссейной дороги от этого города через Шульбинский бор в Бель-Агачскую степь. Руководя дорожным строительством в 1898–1900 гг., И. И. Биль составил расчет «земляного бетона» для укрепления находившегося в зоне строительства песчаного грунта. По завершении строительства Бель-Агачской дороги Иосиф Иванович по распоряжению Томского губернатора Вяземского в сентябре 1900 г. был направлен в Горный Алтай для руководства строительством Чуйского тракта.

Строительство колесного Чуйского тракта имело большую предысторию. Планы, разрабатывавшиеся во второй половине XIX в., оставались не утвержденными, а само стро-

ительство неоднократно откладывалось из-за нехватки или отсутствия средств. К 1900 г. губернская администрация, исходя из имеющихся средств, решила подготовить проект строительства, поручив эту задачу чиновнику Кабинета И. И. Биллю.

Ознакомившись с документами, подготовленными предшественниками, Иосиф Иванович, которому было поручено техническое руководство строительством, убрал наиболее капиталоемкие работы и упростил технологию производства. По его подсчетам, стоимость исправления тракта должна была составить 83 тыс. руб., что превышало отпущенный кредит на 15 тыс. руб.

По мнению историка А. В. Старцева, «даже при наличии необходимых средств И. И. Биллю вряд ли удалось бы сделать большее, поскольку его опыт дорожного строительства был весьма скромным, а сооружение горных трактов требовало особых знаний и навыков». Вся предыдущая служба Иосифа Ивановича была посвящена геологоразведке и горнозаводскому производству, но знание гор и геологии не могли стать залогом успеха дорожного строительства, тем более в таких тяжелых условиях горной местности; для этого требовалось специальное образование и опыт подобных работ. На И. И. Биля были возложены служебные обязательства, которые он добросовестно выполнял по мере своих сил и знаний, при этом стоит помнить о «денежно урезанном» проекте и о проблемах с финансированием уже в ходе самого строительства колесной дороги. Стараюсь максимально удешевить строительство, И. И. Биль проводил простейшие работы, что, конечно же, не могло не сказаться на качестве построенного дорожного полотна.

В середине 1903 г. строительство Чуйского тракта было завершено на всем протяжении от Онгудая до Кош-Агача. Сразу же по окончании работ на все руководство строительства и прежде всего на горного инженера И. И. Биля обрушился шквал критики: «Причину плохого и ненадлежащего направления дороги нужно искать и видеть в отсутствии на постройке дороги сведущего в этом деле лица – инженера-специалиста, который бы, руководя работами, не шел бы и не прокладывал дороги наугад – ощупью, как это делалось теперь, а, несомненно, руководствовался бы известными данными науки и опыта, что, конечно, оградило, в

известной степени, от тех промахов, которые имели место...»<sup>1</sup>. Развернутая критика в адрес строителей первого колесного тракта, построенного в 1901–1903 гг., была дана и в работах советского периода.

По нашему мнению, основной объем критики следовало адресовать не исполнителям, а организаторам данного строительства, т. е. администрации губернии, округа – тем, кто утверждал финансово «урезанный» проект и должен был подобрать квалифицированные инженерно-технические кадры.

Как известно, после окончания строительных работ дорога фактически была брошена на произвол судьбы, никаких ремонтных работ на ней не производилось, и «всеразрушающее время, естественно привело тракт почти в прежнее первобытное состояние».

Тем не менее, первый колесный путь, проложенный по Чуйскому тракту, имел важнейшее значение как во внутрихозяйственной жизни региона, так и в развитии экономических связей России с Китаем и Монголией.

В 1903–1904 гг. Иосиф Иванович Биль исполнял поручения по производству опытов обработки руд Зырянковского рудника. В 1905 г. за упразднением должности чиновника для особых поручений Главного управления Алтайского округа был причислен к Кабинету с откомандированием в распоряжение начальника округа. С 1908 по 1910 гг. И. И. Биль исполнял обязанности районного инженера в распоряжении начальника округа. В период с 1905 по 1910 гг. неоднократно исполнял обязанности помощника начальника округа по горной части, временно исполнял обязанности начальника Алтайского округа и состоял на должности помощника начальника округа.

Занимался Иосиф Иванович и научно-исследовательской деятельностью. Он являлся членом «Общества любителей исследования Алтая» и некоторое время был его председателем. В 1894 г. им был прочтен обширный доклад: «О поисках железа и каменного угля в Томском округе»<sup>2</sup>, ставший результатом его двухлетней работы и исследований, производившихся по поручению начальника Алтайского округа. Результатом его деятельности по строительству колесной дороги на Чуйском тракте стало издание работы: «О проведении

колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту». Во второй половине 1890-х гг. И. И. Биль занимался преподаванием маркшейдерского искусства в Барнаульском окружном училище.

В октябре 1910 г. действительный статский советник И. И. Биль был уволен со службы согласно прошению (по болезни).

За годы службы он смог скопить некоторый капитал и купить на него небольшое «благоприобретенное» имение, заключающееся в фольварке «Лепелишки» пространством около 95 дес. в Новоалександровском уезде Ковенской губернии. В прошении о назначении пенсии указан последний известный нам адрес И. И. Билья: г. Вильно, ул. Казанская, д. 13, кв. 1.

В одном из писем начальнику Алтайского округа Василию Прокопьевичу Михайлову И. И. Биль написал такие строки: «Позвольте высказать, что я, прощаясь с Алтаем, но привыкнув к нему и полюбив его, не могу не пожелать ему процветания, к чему имеются все задатки, хотя для этого требуется время, но я уверен, что Ваша предстоящая деятельность именно послужит этому прекрасным началом. Я уверен, что Вам хватит сил и энергии справиться со всеми трудностями, которых нельзя не видеть и, предвидя созидание лучшего будущего, радуюсь за Вас, и за Ваших сослуживцев, признаться, не без сожаления, что мне вместе с ними и с Вами в этом не придется принимать участия. Да поможет Вам Господь Бог. Остаюсь искренне уважающий Вас Ваш покорный слуга Биль».

Прослужив в Алтайском округе порядка 27 лет и подорвав здесь здоровье, горный инженер Иосиф Иванович Биль навсегда вошел в историю региона как строитель первого колесного Чуйского тракта – дороги, построенной при недостаточном финансировании и, подчас, с непродуманными инженерно-техническими решениями, но все же послужившей отправной точкой для развития важнейшей транспортной артерии Алтая.

Чинопроизводство: коллежский секретарь (27.10.1879, утвержден), титулярный советник (17.01.1883), коллежский ассессор (17.03.1886), надворный советник (10.01.1890), коллежский советник (28.09.1894), статский советник

<sup>1</sup> Чмелев Н. Чуйский тракт и таможенный и ветеринарный пункты на этом пути // Сибирский наблюдатель. Томск, 1904. Кн. 1. С. 90.

<sup>2</sup> Отчет Совета общества любителей исследования Алтая за 1894 год. Барнаул: Тип.-литогр. И. Д. Реброва, 1895. С. 17.

(1.12.1898), действительный статский советник (13.04.1908).

Награды: орден св. Станислава II ст. (1901), св. Анны II (17.04.1905) и III ст. (3.02.1899), серебряная медаль «В память царствования Императора Александра III» (26.02.1896), знак в память 150-летия со дня перехода Колывано-Воскресенских заводов на государево имя (16.08.1897).

Жена Эмилия-Олимпия Генриховна.

Дети: Карл-Эмиль-Людмир (р. 4.11.1881), Генрих-Иван (р. 15.08.1884), Феликс-Болеслав (р. 20.11.1888), Иосиф (р. 27.03.1899), Соломея-Анна (р. 21.07.1883), Элионора (р. 4.02.1888), Ядвига (р. 6.09.1896), Эмилия (р. 14.07.1902). Жена и дети – католики. Второй сын И. И. Биль – Генрих Иосифович с 1911 по 1913 гг. служил по найму топографом III разряда в Алтайском округе.

*Б. В. Бабарыкин*

## ЛИТЕРАТУРА

**Биль И. И.** О дороге, построенной через Шувьбинский бор от города Семипалатинска на Бельгач // Алтайский сборник. Барнаул, 1903. Т. 5. С. 53–63.

**Биль И. И.** О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Там же. С. 65–79.

\***Биль И. И.** Опыты обработки зырянских колчеданистых руд серной кислотой, произведенные зимой 1903–1904 г. // Горный журнал. 1905. Т. IV. Кн. 12.

**В. В.** Законопроект о Чуйском тракте // Жизнь Алтая. 1914. 13 марта (№ 58). С. 3.

**Список** лиц, окончивших курс в Горном институте с 1773 по 1923 г. // Горный журнал. 1923. № 11. С. 747–763. – Из содерж.: Биль Осип. С. 755.

**Старцев А. В.** Строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX в. // Ползуновский вестник. 2004. № 3. С. 276–282.

**Бабарыкин Б. В.** Биль Иосиф Иванович // Поляки на Алтае: научно-популярный справочник-информатор. Барнаул, 2013. С. 7–9.

**Бабарыкин Б. В.** Горный инженер И. И. Биль – руководитель строительства первого колесного Чуйского тракта 1901–1903 гг. (Биографический очерк) // Этнокультурное взаимодействие народов в трансграничном пространстве Северной Азии: сб. науч. ст. Барнаул, 2013. С. 118–125.

**Бабарыкин Б. В.** Биль Иосиф Иванович // Бабарыкин Б. В. Справочник личного состава чиновничества Алтая (1747–1917) / Б. В. Бабарыкин, А. А. Пережогин. Барнаул, 2017. С. 105–106.

## ДОКУМЕНТАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ

**Государственный** архив Алтайского края (ГААК).

Ф. 3. Оп. 1. Д. 31. Л. 72 об.–73.

Ф. 4. Оп. 1. Д. 310. Л. 5, 13, Д. 597.

Ф. 77. Оп. 1. Д. 20. Л. 7 об.–9.

Ф. 149. Оп. 1. Д. 2. Л. 11 об.–12.