

УДК 99(470)«18»

Т.С. Пустогачева

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА В 60–90-е гг. XIX в.

Работа посвящена истории строительства Чуйского тракта – дороги государственного значения. Проанализированы причины необходимости строительства тракта. Отдельно в работе рассмотрены трудности, связанные со строительством, содержанием дороги в указанный период.

Ключевые слова: пути сообщения, Чуйский тракт.

Дороги являются одним из наиболее важных и существенных элементов инфраструктуры государства. От степени развития дорожного сообщения напрямую зависит экономическое и культурное развитие страны. Строительство дорог в Горном Алтае на всём протяжении XIX в. было сопряжено со значительными трудностями. К их числу относятся различного рода естественные препятствия – леса, гористая местность, заболоченность значительной территории и др. Кроме этого, в исследуемый период времени Горный Алтай являлся регионом с совершенно неосвоенной территорией. Это обстоятельство также наложило значительный отпечаток на развитие здесь транспортной инфраструктуры.

В пореформенный период приоритетной задачей в строительстве дорог в стране становится железнодорожное строительство. Шоссейное строительство отодвинулось на второй план. Все финансовые затраты на его ремонт и строительство перекладывались на губернии, при этом со стороны казны оказывалась незначительная помощь. С этой целью были пересмотрены прежние законодательные установки и приняты новые акты, созданы специальные дорожные капиталы. Для содействия по устройству и содержанию дорог было разрешено привлекать частные капиталы [1. С. 25]. Бурно развивающееся железнодорожное строительство было не в состоянии решить транспортные проблемы всей огромной страны. Оно не могло охватить и районы Сибири.

На рассматриваемой территории, в исследуемый период дорог по сути дела не существовало. Это было характерным явлением не только для Алтая, но и для всей Сибири. «Бездорожье, – ука-

зывал в свое время Н.Н. Писарев, – является едва ли не самым крупным злом. Без развития сети путей сообщения в такой обширной стране, как Сибирь, нет возможности организовать её колоссальные богатства. Слабое развитие путей сообщения и промышленности служит основной причиной слабого развития и торговли» [2. С. 169]. Иначе говоря, чтобы расширить интенсивность грузоперевозок, необходимо было наладить в регионе – дороги.

В 60–90-е гг. XIX в. Горный Алтай входил в состав Бийского уезда Томской губернии, которая, как и вся страна, в исследуемый период переживала экономический подъём, который сказался и на росте населения всей губернии в целом. Оно же к концу XIX в. достигло 1927,7 тыс. чел. [3. С. 1]. Таким образом, губерния стала самой густонаселенной территорией Сибири. Население испытывало необходимость в передвижении как на близкие, так и на дальние расстояния. А потому вопросы строительства новых дорог и реконструкции старых становились приоритетными среди всего комплекса экономических проблем Сибири и России в целом. Если в Томской губернии в данный период времени в связи с интенсивным развитием паровозного, железнодорожного строительства колесные дороги оказались неконкурентоспособными и утратили своё былое значение, то на её периферии дело обстоит иначе. Чуйский тракт только начал осваиваться.

Он являлся основной транспортной артерией на изучаемой территории, по которой осуществлялись главные грузоперевозки. Тракт соединял центр Бийского уезда с Горным Алтаем, доходил до монгольской границы и служил надежным га-

рантом развития торговли как внутри региона, так и за его пределами.

Чуйский торговый путь известен с XVIII в. Свое название он получил от реки Чуи. Следует заметить, что большая часть протяжения выючной тропы была очень сложной. По описанию горного инженера И. Биля, «...это ряд заполняющих долины рек Катуня и Чуи щебенистых террас... почти совершенно ровных, поднимающихся иногда до 60 саженей выше русла» [4. С. 66]. Совершить спуск или подъём с одной террасы на другую можно было по естественным скатам или косограм, уклон которых менялся от 20° до 40°. Существовавшая протоптанная тропинка по косограм была очень узкой. По ней могла пройти только одна лошадь, а в некоторых местах ей удавалось это сделать с очень большим трудом. Террасы располагались как по правому, так и по левому берегу Катуня и Чуи. В большинстве случаев они круто обрывались поворотами этих рек и заканчивались выступами скал, образуя так называемые бомы. К числу наиболее труднопроходимых бомов относились Ерь-бом – «осыпающаяся гора», Кызыл-Одру – «красная тропа, опоясывающая гору», Бозылу, Садаклар, Ак-бом и др. Недалеко от слияния Чуи и Катуня – бом Калбак-таш (нависающий камень). Большой скальный выход, сложенный слоями плит, нависал прямо над петлёй дороги.

«Чтобы иметь представление о современном пути на Кош-Агач, – писал бийский исправник Е. Замятин, – нужно видеть его в натуре, каждое же сравнение может показаться невероятным; как, например, на Чуйских бомах есть места, где выючные и верховые лошади прыгают с камня на камень... по временам ударяясь боками о скалу, поднимающуюся вверх от тропинки. Проезжая по таким путям, самый искусный верховой ездок рискует на каждом шагу упасть с лошади и убится до смерти» [5. Л. 26–26(об.)]. Во время переходов из Онгудая в Кош-Агач, продолжавшихся от 10 до 14 суток, торговцам приходилось ночевать под открытым небом, подвергая свою жизнь серьезным испытаниям. Далеко не каждый это выдерживал. Е. Замятин сообщал, что некоторые предприниматели, «потеряв здоровье, отказались от продолжения торговли на Кош-Агаче, несмотря на всю выгодность этой торговли», а крупные купцы, «имеющие возможность при умеренных процентах получать хорошие дивиденды от своих торговых оборотов, не рискуют подвергать товары и

свою личность разного рода случайностям, соединенным с потерей капитала и жизни» [6].

Несмотря на то, что Чуйский тракт являлся труднопроходимой выючной тропой, доступной лишь для лошадей и верблюдов, передовые люди того времени очень быстро усмотрели его выгоду для осуществления торговых операций с Горным Алтаем, Монголией, а затем и с Китаем. Но в таком виде тропа была неудобна. Её реконструкция отвечала интересам широкого круга людей, и в первую очередь торговцев из Бийска. Наряду с купцами, в устройстве хорошей дороги были заинтересованы и русские промышленники, экспортировавшие свою продукцию по данному направлению. Наконец, это было выгодно и тем, кто получал эту продукцию. Иначе говоря, вопрос «обустройства» Чуйского тракта из вопроса местного значения постепенно перерос в общегосударственную проблему. Это-то и заставило правительственных чиновников обратить внимание на ее решение.

Вопрос о необходимости прокладывания дороги в Чуйскую долину, пригодную для передвижения, впервые возник в 60-е гг. XIX в. в связи с поездкой штабс-капитана Генерального штаба А. Принца в монгольский город Кобдо для установления торговых связей между жителями приграничных районов России и Монголии [7. С. 178]. Внимательно изучив реальное положение дел, он писал: «Торговля, возникшая сама собою из естественной необходимости и давно уже существующая...достаточно говорит за выгоду предлагаемого пути и за необходимость поддержки торговых сношений в этом направлении» [8. С. 14]. Позже по данной проблеме высказали свои суждения чиновник особых поручений Министерства финансов А. Яцевич [9. Л. 3–37] и генерал-губернатор Западной Сибири А. Хрущёв [10. С. 82]. В разное время они предлагали построить новую колёсную дорогу вместо выючной. При этом они отмечали перспективы развития региона от предстоящего строительства дороги. Выгода от дороги усматривалась не только экономическая. Существовала и определённая политическая заинтересованность государства. Постройка Чуйского тракта, как следствие развития русско-монгольской и русско-китайской торговли, давала возможность поставить вопрос перед китайскими властями об учреждении в г. Улясуае и г. Кобдо русских консульств. Это позволяло полнее и глубже оценивать политическую обстановку на

местах и некоторым образом оказывать на неё влияние. Иначе говоря, вопрос обустройства Чуйского тракта принимал статус государственного. Поэтому местные власти использовали ситуацию для как можно скорейшего решения вопроса о строительстве дороги от Бийска до границы с Китаем.

Самые первые обследования Чуйского тракта были предприняты в 1868 г. чиновником особых поручений Министерства финансов А. Яцевичем и в 1869 г. бийским исправником Е. Замятиним. Они дали основание генерал-губернатору Западной Сибири А. Хрущёву обратиться с ходатайством в государственное казначейство об ассигновании 100 тыс. руб. для строительства тракта. Но так как, замечает в своём исследовании А.В. Старцев, технического обоснования проекта и сметы предполагаемых работ представлено не было, ходатайство было отклонено [7. С. 179].

Все прежние исправления дороги состояли в удалении мешающих выступов скал и особо крупных камней, мешающих безопасному проезду. В местах, представлявших собой крутые спуски по скалам, практиковался своеобразный способ исправления. Для этого вдоль тропинки укладывали две-три жердочки из лиственницы. Поперёк них настился слой плоских или угловатых камней. Они же, в свою очередь, закрывались щебнем, если таковой находился рядом с тропинкой. В наиболее опасных местах воздвигались примитивные сооружения, представлявшие собой небольшие мостики между труднопроходимыми участками. Эти мостики-перила состояли из небольших жердей или брёвен, которые в большинстве своём не перекидывались через обрывы, а упирались плотно в одну из сторон. Переход по ним был сопряжен со значительным риском. И действительно, нередко были случаи падения скота в реку, при её переходе. Свои ощущения от увиденного описывал И. Биль: «Мне удалось встретить караван верблюдов, при следовании через бом Кызыл-одру, представляющий в одном месте почти отвесный уступ около 3 аршин вышиною, проходимый только вследствие того, что он состоит из мелких выступов твёрдого камня... Первый верблюд сопротивлялся больше 10-ти минут... прежде чем решиться на первый шаг к этому уступу» [4. С. 68]. На плохое состояние пути жаловались не только случайные люди, которым волей случая пришлось передвигаться по нему. Неудобен он был и для купцов, занимавшихся

заграничной торговлей и привыкших к разного рода опасностям.

С целью обследования пути в 1877 г. в Горный Алтай был направлен инженер-конструктор Клобуков [11. Л. 47(об)]. Внимательно осмотрев дорогу по Чуе, он составил проект, смету расходов на устройство дороги. Оно же, по смете Клобукова, выливалось в немалую сумму – от 400 до 500 тыс. руб. [11. Л. 47(об)]. Найдя сумму затрат на обустройство дороги слишком огромной, власти оставили на время вопрос открытым. Первое исправление тропы началось в 1879–1880 гг. воинским начальником генерал-майором Нарским [4. С. 66]. Под его руководством дорога была приспособлена к колесной езде от Онгудая до села Хабаровка.

Не откладывая решения вопроса в долгий ящик, Министерство финансов командировало в Горный Алтай инженера А. Яцевича [10. С. 83]. Осмотрев Чуйский тракт, он доложил обо всех трудностях перевозок по этому пути. По результатам его поездки Томский губернатор ходатайствовал об отпуске 100 тыс. руб. [10. С. 83] на устройство дороги. Но деньги и в этот раз, отпущены не были. В 1884 г. Министерство финансов командировало в Горный Алтай своего сотрудника – Шишманова, который пришел к выводу, что передвижение по тракту крайне затруднительно и не лишено риска. Для большей убедительности решено было просить инженера А.М. Брецинского обследовать тракт с целью составления реальной сметы расходов, необходимых для обустройства дороги. А.М. Брецинский и техник А.И. Александров выполнили задание и доказали, что исправление дороги реально не потребует ни значительных пороховых, ни динамитных работ. Они определили стоимость всех работ (при ширине 7–8 аршин на бомах, с постройкой 16 постоянных дворов по тракту, учитывая при этом и продовольствие для рабочих) в 75 тыс. руб., а максимально – в 100 тыс. руб. [10. С. 83]. И эти изыскания остались только на бумаге. Им, как и всем остальным, также не суждено было быть реализованными. Тратить значительную сумму государственных денег на переустройство тропы в колёсную дорогу не являлось первостепенной государственной задачей. Соответствующие ведомства заняли выжидательную позицию. Они считали, что дорогу можно обустроить куда меньшими средствами и затратами. Но тем не менее ни одно начатое дело не проходит бесследно. Все изложенные не бумаге цифры только ждали своего часа.

Таким образом, необходимость строительства тракта признавалась и предпринимателями и правительственными учреждениями, однако для реализации этих планов требовались проекты и сметы, а главное – средства.

Бийские купцы-чуйцы, наиболее заинтересованные в улучшении проезда по Чуйской тропе, соединяющей Россию с Китаем и Монголией и приносившей значительную прибыль, пытались самостоятельно приспособить дорогу для безопасной езды. Делали это они на свои средства. Так, некоторые улучшения были сделаны в 1865 г. на Камаринском перевале и на участке от Черги до Шебалино, в 1877 г. исправлен участок от Шебалино до Онгудая, а в 1879–1889 гг. между Онгудаем и Хабаровкой [12. С. 14].

Таким образом, в 60–90-е гг. XIX в. Чуйский тракт представлял собой дорогу, слабо приспособленную для передвижения. Обустройство и качественное содержание зависели от многих причин, в числе которых уровень внимания властных структур к этому вопросу, характер и объем выделяемых денежных средств на его строительство. В исследуемый период в этом направлении происходили некоторые сдвиги. Были введены правила содержания грунтовых дорог, определены пути выделения денежных средств на улучшение их состояния и возможное строитель-

ство. Тем не менее продвижение по тракту продолжало оставаться далеко не безопасным.

ЛИТЕРАТУРА

1. *История дорожного дела в Томской области*. Томск, 1999.
2. *Писарев Н.Н.* Сибирь (историко-географический очерк). М., 1915.
3. *Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года*. СПб., 1904. Т. 79: Томская губерния.
4. *Биль И.* О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // *Алтайский сборник*. Т. 5: Барнаул, 1903.
5. *Государственный архив Алтайского края (ГААК)*. Ф. 163. Оп. 1. Д. 99.
6. *Старцев А.В.* Алтай и Монголия: из истории приграничного сотрудничества // *Алтайский вестник* № 7 (1). Барнаул, 2005.
7. *Старцев А.В.* Проектирование и строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX века // *Хозяйственное освоение Сибири: история, историография, источники*. Вып. 1. Томск: Изд-во Том. ун-та, 1991.
8. *Принц А.* Торговля русских с китайцами на реке Чуе и поездка в г. Хобдо // *Известия Императорского Русского географического общества*. СПб., 1865. Т. 1, № 1.
9. *Российский государственный исторический архив (РГИА)*. Ф. 20. Оп. 5. Д. 199.
10. *Ба-ов Г.* Чуйский торговый путь в Монголию (его настоящее как вьючного пути и будущее как колёсного) // *Дорожник по Сибири и Азиатской России*. Томск, 1899. Кн. II.
11. *РГИА*. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 361.
12. *Грехова Е.* Чуйский тракт до Монгольской границы. Бийск, 2006.