

СТРОИТЕЛЬСТВО ЧУЙСКОГО ТРАКТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX-НАЧАЛЕ XX В.

А.В. Старцев

Вопросы истории транспорта и путей сообщения на Алтае во второй половине XIX - начале XX в. представляют большой интерес для исследования проблем хозяйственного освоения региона в дооктябрьский период. Развитие капитализма в стране, вовлечение Алтайского округа в орбиту общероссийских и мировых экономических связей неизбежно требовали совершенствования транспортных средств, строительства новых дорог, увеличения объема грузовых и пассажирских перевозок. Говоря словами К. Маркса, «... революция в способе производства промышленности и земледелия сделала необходимой революцию в общих условиях общественного процесса производства, т.е. в средствах связи и транспорта» [1; с. 395].

Несмотря на актуальность проблемы, она не нашла должного отражения в исторической литературе, и вопросы состояния путей сообщения и развития различных видов транспорта в Сибири, в том числе и на Алтае, исследованы далеко не достаточно [2; с. 32-33]. В этой связи изучение истории строительства Чуйского тракта в Горном Алтае, сыгравшего важную роль как во внутрихозяйственной жизни края, так и в развитии экономических контактов России с Китаем и Монголией, представляется необходимым и своевременным.

Чуйский торговый путь получил известность со второй половины XVIII в. Уже в 80-х гг. XVIII в. предприимчивые жители Бийска и Змеиногорска - Хабаровы, Мальцевы, Кузнецовы, Токаревы и Просековы совершали поездки в Горный Алтай и завязывали торговлю с алтайскими племенами [3; Оп. 1. Д. 163. Л. 8]. Первоначально торговля велась с так называемыми двоedanцами (кочевыми народами, платившими ясаку русскому царю и китайскому императору), но постепенно, по мере продвижения русских на юг и принятием двоedanцев в русское подданство, необходимость в посредничестве отпала. По сведениям В.В. Радлова, в 20-х гг. XIX в. купцы «устроили избушки для склада товаров на берегах Чуи на месте, называемом Кожа-Агач», а для торговли ездили дальше к китайской границе, где проходила ярмарка, на которую

приезжали монгольские солдаты ближайших пограничных пикетов и приказчики некоторых китайских фирм, торговавших в северо-западной Монголии [4; с. 599].

Чуйский путь в это время представлял собой горную тропу, перевозить товары по которой возможно было только вьючным способом. «Чтобы иметь представление о современном пути на Кош-Агач, - писал бийский исправник Е. Замятнин, - нужно видеть его в натуре, каждое же сравнение может показаться невероятным; как, например, на чуйских бомах есть места где вьючные и верховые лошади прыгают с камня на камень... по временам ударяясь боком 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» [3; Оп. 1. Д. 163. Л. 26-26 об.]. Таким образом, отсутствие удобной дороги в Чуйскую долину являлось важнейшим фактором, тормозившим развитие русско-монгольской торговли через Алтайский округ. Говоря словами известного французского историка Ф. Броделя, здесь сложилась ситуация, когда «обмен, представляющий орудие любого прогрессирующего экономического общества, оказывался стеснен пределами, которые устанавливал транспорт: его медленностью, слабой пропускной способностью, нерегулярным характером и, наконец, высокой себестоимостью» [5; с. 456].

Вопрос о необходимости прокладки удобной дороги в Чуйскую долину впервые возник в 60-х годы XIX в. в связи с подписанием между Россией и Китаем Пекинского договора 1860 г., по которому русские подданные получили право ездить для торговли в пределы Монголии, входившей в состав Цинской империи. В 1865 г. с разрешения томского губернатора Г. Лерхе несколько бийских купцов в сопровождении штабс-капитана Генерального штаба А. Принца совершили поездку в монгольский город Кобдо «...с целью испытать возможность завести без формальных дипломатических переговоров торговлю с Китаем» [6; Оп. 5. Д. 199. Л. 55].

А. Принц высоко оценил перспективы

СТРОИТЕЛЬСТВО ЧУЙСКОГО ТРАКТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX-НАЧАЛЕ XX В.

торговли с Монголией и Китаем в этом направлении, однако считал, что торговля могла получить свое развитие лишь в том случае, если «...Алтай, населенный кочевыми, почти дикими людьми, пересечется не теперешнею едва проходимой конской тропой, а более устроенной караванной дорогой» [7; с. 15]. К такому же выводу пришел инспектировавший состояние торговли в Томской губернии в 1868 г. чиновник особых поручений Министерства финансов Яцевич, составивший по этому вопросу специальную записку [6; Оп. 5. Д. 199. Л. 3-37] и генерал-губернатор Западной Сибири А.П. Хрущев, который в своем докладе министру финансов подчеркивал насущную необходимость «устроить по р. Чуе от Онгудая до Кош-Агача колесную дорогу вместо существующей вьючной» [8; с. 82].

Эти материалы вызвали серьезную заинтересованность в правительстве, которое после подписания в 50-60-х гг. XIX в. ряда договоров с Китаем, надеялось на укрепление своих экономических и политических позиций в Центральной Азии и на Дальнем Востоке. Министр финансов М.Х. Рейтерн считал идеи расширения торговых контактов через Алтай «заслуживающими особого внимания» и рекомендовал А.П. Хрущеву «войти в ближайшее рассмотрение обстоятельств настоящего дела» [6; Л. 38 об.].

Целесообразность постройки дороги обуславливались как экономическими, так и политическими интересами России в этом регионе Азии. Глава Азиатского департамента Министерства иностранных дел канцлер К. Горчаков считал, что постройка Чуйского тракта и развитие вследствие этого русской торговли в северо-западной Монголии даст основание поставить перед китайским правительством вопрос об учреждении «...в главных городах Западной Монголии и, особенно, в Улясутае и Хобдо постоянных консульств, которые поставили бы нас также опять в возможность следить за политическими делами в Западном Китае» [6; Л. 175].

Самые первые предварительные обследования Чуйского пути, проведенные в 1868 г. чиновником для особых поручений Министерства финансов Яцевичем и в 1869 г. бийским исправником Е. Замятниным, дали основание генерал-губернатору Западной Сибири А.П. Хрущеву обратиться с ходатайством в Государственное казначейство об ассигновании 100 тыс. руб. для строительства тракта [6; Оп. 15. Д. 817. Л. 2 об.]. В то же время семипалатинский губернатор предложил устроить колесную дорогу к монгольской

границе через Бухтарминскую долину и просил для производства работ 25 тыс. руб.

Соперничество сибирских администраторов по данному вопросу было продиктовано скорее чиновными амбициями, чем трезвым расчетом. Как отмечал русский консул в Кульдже Н. Балкашин, «оба пути... техническому исследованию не подвергались, и судить о действительной стоимости их разработки не имелось положительных данных» [9; с. 36].

Поскольку сумма, запрашиваемая на устройство Бухтарминской дороги, была существенно меньше, Министерство финансов остановилось на этом проекте и в 1874 г. выделило необходимые средства. Однако вскоре выяснилось, что торговля в данном направлении не получила большого развития. Как сообщалось в справке, подготовленной департаментом торговли и мануфактур, «семипалатинские и усть-каменогорские купцы, главную массу которых составляют татары, предпочитают вести торговлю с родственными им киргизами, нежели с китайцами и монголами через Кобдо и Улясутай» [6; Оп. 15. Д. 817. Л. 2 об.-3]. В этой связи Н.Г. Казнаков, сменивший А.П. Хрущева на посту генерал-губернатора Западной Сибири, распорядился прекратить строительство. В своем докладе министру императорского двора от 5 февраля 1879 г. он сообщал, что к этому времени большая часть денег оказалась истрачена, «а между тем, дорога была устроена на самом незначительном протяжении и притом в местах, наименее требовавших разработки» [6; Оп. 15. Д. 817. Л. 61 об.].

Неудача с Бухтарминским трактом вновь поставила вопрос о реконструкции Чуйского пути. По ходатайству русского консула в Урге Я.П. Шишмарева, поддержанного генерал-губернатором Западной Сибири Н.Г. Казнаковым, на Алтай был направлен инженер М.А. Брецинский с целью «исследования упомянутого торгового пути и составления... соображений о том, насколько этот путь удобоходим и какие могут быть местными же средствами сделаны приспособления к его улучшению» [10; с. 1]. Непосредственная работа по трассировке дороги и расчет необходимых затрат были проведены сопровождавшим М.А. Брецинского техником А.И. Александровым, который составил минимальную и максимальную сметы строительства. Минимальная смета предусматривала затраты в 75 тыс., а максимальная - 100 тыс. руб. По максимальной смете предполагалось не только соорудить дорогу, по которой мож-

но было передвигаться на телегах, но построить 16 постоянных дворов для отдыха и смены лошадей [11; Оп. 1. Д. 79. Л. 32]. В своем проекте А.И. Александров предполагал и простое улучшение существовавшего вьючного пути, которое по его подсчетам составило бы всего 20 тыс. руб., но это, по его мнению, могло дать «одну исключительную безопасность сообщения, которая нисколько не понизит ценности перевозки, а потому рано или поздно потребует сооружения дороги возможной для проезда в экипажах» [11; Оп. 1. Д. 79. Л. 31, 32 об.].

В 1892 г. томским губернатором Г.А. Тобизеном в Горный Алтай был командирован инженер-технолог Ивачев, который должен был представить свои соображения по улучшению почтового сообщения между Бийском и монгольской границей. Ивачев сделал общее описание пути и профиля местности, определил стоимость его исправления в 48,6 тыс. руб. [6; Оп. 15. Д. 817. Л. 28; 11; Оп.1. Д. 6].

Однако далее разработки проектов и составления примерных смет строительства дело не двинулось. Причинами этого, помимо неимения средств, было отсутствие строителей, а также проблема поддержания будущего тракта в рабочем состоянии. В этот период Чуйский путь не считался дорогой государственного значения и относился к путям сообщения, которые должны были исправляться местными жителями бесплатно, в рамках исполнения дорожной повинности. Естественно, что это никак не стимулировало крестьян к добросовестной работе по исправлению дорожного полотна. Но, главное, заключалось в том, что Чуйский путь пролегал практически по безлюдной местности и следить за ее состоянием, в принципе, было некому. Не считая Онгудая, население которого в 1897 г. насчитывало 522 чел., на протяжении почти 250 верст численность русского населения составляла всего 179 душ об.п. (д. Хабаровка – 94, замка Куликова – 13, д. Иня – 7, пос. Кош-Агач – 65) [8; с. 79].

Бийские купцы-«чуйцы», наиболее заинтересованные в строительстве дороги, сами пытались приспособить Чуйский путь для безопасной езды, и на свои средства провели некоторые работы по устранению на тракте «гиблых мест». Так, некоторые улучшения были сделаны в 1865 г. на Комаринском перевале и на участке от Черги до Шебалино, в 1877 г. был исправлен участок дороги от Шебалино до Онгудая, а в 1879-1880 гг. - между Онгудаем и Хабаровкой. В начале 90-х гг. на

всем протяжении от Хабаровки до Кош-Агача тропа была расширена, убраны камни, сделаны деревянные настилы и каменные барьеры на кручах. [12; с. 10-11].

Разумеется, эти улучшения пути в техническом отношении были весьма примитивными. По описанию современника, «по щелям и крутыми скалистым покатосям... клались две-три листовничные жердочки по вдоль тропинки; к ним, поперек настился слой плоских или угловатых камней, которые сверху заваливались щебнем, если таковой находился не особенно далеко. В самых опасных подобного рода местах устраивались незатейливые перила ...Иной раз жерди, а даже и целые бревна, упираются на какой-нибудь незначительный выступ скалы, который, кажется, во всякое время готов обломаться и унести с собою всю настилку и проходящую по ней лошадь» [13; с. 67].

В исторической литературе отмечалось, что «чуйцы» не желали вкладывать в исправление дороги большие капиталы, объясняя это коммерческой недальновидностью и повышенным стремлением к наживе [14; с. 45]. Анализ источников показывает сомнительность подобных утверждений, продиктованных скорее классовыми позициями автора, нежели фактическим положением вещей. Дело в том, что основную массу торгующих по Чуйскому пути в 60-90-х гг. XIX в. составляли мелкие предприниматели, обладавшие ограниченными капиталами. В 1869 г. из всех торговавших с Монголией, только 4 имели торговый оборот от 20 до 50 тыс.руб. в год, а торговые обороты остальных предпринимателей не превышали 10 тыс. руб. [15; с. 231]. В 1892 г. торговый оборот всех чуйских торговцев составил, по данным Онгудайской таможни, 374,9 тыс. руб. [16; Оп. 3. Д. 5019. Л. 9]. Поэтому, даже при тех высоких прибылях, которыми славилась торговля с Монголией, купцы не имели таких капиталов, чтобы построить тракт на свои средства.

Вопреки утверждениям исследователей, «чуйцы» не отказывались внести свой вклад в строительство дороги. Еще в 60-х гг., получив сведения о том, что на Чуйскую торговлю было обращено внимание правительства, купцы, по свидетельству Е. Замятнина, «...заранее предположили, когда будет окончательно изыскана дорога и оценено исправление оной, ходатайствовать об отпуске на эти исправления суммы с возвратом, и для пополнения ее учредить в Бийске торговую депутацию со взиманием 1% с торгового рубля с тем, чтобы 2/3 этих процентов употреб-

СТРОИТЕЛЬСТВО ЧУЙСКОГО ТРАКТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX-НАЧАЛЕ XX В.

лять в возврат отпущенного капитала, а 1/3 на ремонт самой дороги» [3; Л. 27].

Намерения «чуйцев» участвовать своими капиталами в строительстве тракта отмечал и техник А.И. Александров. Бийский торговец А.С. Дробинин даже высказывал желание взять подряд на строительные работы, но это предложение, по мнению А.И. Александрова, было «...едва ли основательно, тем более, что Дробинин, во-первых, не имеет капитала для такой операции и, во-вторых, он никогда не занимался постройкой». Исходя из этого, Александров считал лучшим вариантом отпуск казной кредита с погашением его в течение достаточно продолжительного периода. Он писал, что «...весьма полезно было бы представить как изыскание дороги, так и исправление оной всему чуйскому торговому сословию, личный интерес которого будет состоять в том, чтобы провести дорогу удобнее, прочнее и дешевле» [11; Д. 79. Л. 32 об.].

Некоторые сдвиги в решении вопроса о строительстве Чуйского тракта наметились в начале 90-х гг. XIX в. В связи с сооружением транссибирской магистрали встала проблема необходимости подвода к ней разветвленной сети подъездных путей, которые обеспечивали бы ее нужным количеством грузов и тем самым способствовали ее скорейшей окупаемости. По инициативе министра финансов С.Ю. Витте, Комитет Сибирской железной дороги 18 ноября 1893 г. принял решение отпустить в распоряжение томского губернатора 3 тыс. руб. на изыскательские работы и 45 тыс. руб. на строительство колесной дороги до монгольской границы. Сверх этого, императорский Кабинет распорядился выделить на строительство из своих средств железо, инструмент, взрывчатые вещества на сумму 3 тыс. руб. [17; с. 36]. В следующем 1894 г. на имя начальника Алтайского округа из Петербурга было отправлено 35 пудов динамита, 200 кругов бикфордова шнура, 7000 капсулей, 2000 электрических запалов, а также приобретенная у фирмы «Людвиг Нобель» электрическая взрывная машина. [18; Оп. 1. Д. 4023. Л. 2 об.-3].

Для трассирования дороги в Горный Алтай были направлены военные инженеры Вараксин и Голышев, которые должны были составить проект и смету предполагаемых работ. Проведенные изыскательские работы показали, что минимальные затраты на строительство тракта должны были составить не менее 193 тыс., а с устройством более пологих спусков на перевалах – 560 тыс. руб.

[11; Оп.1. Д. 21]. Ввиду того, что даже минимальная смета значительно превосходила сумму отпущенную Комитетом Сибирской железной дороги, начало работ пришлось отложить на неопределенное время. Во всяком случае, как сообщал в мае 1896 г. Бийский лесничий, «работы по устройству колесного пути от селения Онгудай до Кош-Агача в минувшем 1895 г. не производились, а также не производятся и в текущем году» [18; Оп. 1. Д. 4023. Л. 5].

Убедившись, что дополнительных ассигнований на строительство выделено не будет, губернская администрация решила подготовить проект, исходя из имеющихся средств. Эта задача была поручена чиновнику Кабинета, заведовавшему строительной и дорожной частью Алтайского округа, горному инженеру И.И. Билю.

Имя горного инженера И.И. Билия сегодня мало о чем говорит даже специалистам, занимающимся проблемами истории Алтая. А между тем, в историю края он вошел как строитель первого колесного Чуйского тракта.

Иосиф Иванович Биль родился в 1852 г. в Радомской губернии, в семье крестьянина. После окончания горного института в Петербурге с 1879 по 1883 г. работал на уральских заводах. В 1883 г. он подал рапорт с просьбой о переводе его на кабинетские заводы Алтая, где был определен помощником управляющего Зырянским и Заводским рудниками, а в 1884 г. назначен механиком и одновременно архитектором Алтайского округа.

В связи с попытками перевода кабинетских предприятий на современные технологии выплавки серебра, администрацией Алтайского горного округа были предприняты меры по переподготовке кадров для работы в новых условиях. И.И. Биль был командирован за границу для ознакомления с современными приемами ведения рудничного и заводского дела. За 9 месяцев командировки он побывал на горных заводах Германия, Австрии, Бельгии, Франции и Англии. После возвращения на Алтай он руководил разведочными работами на Черепановском серебряном руднике и на каменноугольных копях Ойнак-Сор. Судя по его послужному списку, служба протекала в соответствии с принятыми нормами и требованиями. И.И. Биль успешно продвигался по служебной лестнице и в 1898 г. уже имел чин статского советника.

До 1898 г. он исполнял обязанности, соответствовавшие его профессии горного

инженера: руководил горноразведывательными работами, заведовал Павловским сереброплавильным заводом, вплоть до его закрытия в 1893 г. и т.д. В августе 1898 г. И. И. Биль был назначен исполнителем поручений по строительной и дорожной части в Алтайском округе. В ноябре 1898 г. он был командирован в Семипалатинск для устройства шоссейной дороги от этого города через Шульбинский бор в Бель-Агачскую степь, где и работал до августа 1900 г. После окончания строительства дороги Семипалатинск - Бель-Агачская степь, И.И. Биль по распоряжению томского губернатора Вяземского в сентябре 1900 г. был направлен в Горный Алтай для руководства строительством Чуйского тракта [18; Оп. 1. Д. 597. Л. 33-36 об.].

Ознакомившись с документацией подготовленной А.И. Александровым, И.И. Биль убрал наиболее капиталоемкие работы и упростил технологию их производства. По его подсчетам, стоимость исправления тракта должна была составить 83 тыс. руб. что превышало отпущенный кредит на 15 тыс. руб. [13; с. 73]. На наш взгляд, 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. «Несомненно, что горная, дикая местность, - писал по этому поводу дореволюционный обозреватель Н. Чмелев, - требовала большой силы и напряженной обдуманной борьбы человека с нею. Вследствие этого, человек, идя на эту борьбу, должен был вооружиться, кроме терпения и капитала, еще и знанием... А здесь именно этого-то и не было» [19; с. 90].

Строительные работы на Чуйском тракте начались весной 1901 г. Для производства взрывных работ из Москвы в Горный Алтай была направлена воинская команда 6-й саперной бригады в 30 человек, возглавляемая офицерами Федоровым и Бурхановским. Производство взрывных работ решено было проводить одновременно со стороны Онгудая и со стороны Кош-Агача [14; с. 45-46].

Общее руководство строительством было поручено барнаульскому исправнику Ф.П. Лучшеву, служившему ранее отдельным алтайским заседателем, и хорошо знавшему местные условия; техническое руководство – инженеру И.И. Биллю. Подряд на строительные работы по рекомендации купцов «чуйцев» Н.И. Асанова, А.Д. Васенева и др. получил мелкий торговец из с. Алтайского

А.С. Смирнов. Последний привлек на строительство крестьян близлежащих деревень и местное коренное население. Всего в строительный сезон 1901 г. в работе участвовало от 80 до 158 рабочих [13; с. 73; 20; с. 28].

Начало работ породило множество проблем. Прежде всего, сразу же стала ощущаться нехватка средств. Несмотря на то, что еще в мае 1900 г. Министерством императорского двора было отпущено дополнительно 20 тыс. руб., денег не хватало. В декабре того же года последовало распоряжение начальника Алтайского округа об увеличении бесплатного отпуска лесных материалов для нужд строительства [18; Оп. 1. Д. 4023. Л. 7-7 об., 11-11 об.]. Тем не менее, реальные расходы оказались больше, чем те, которые предполагались по смете. Как сообщал И.И. Биль, «рабочие предполагали, что они будут иметь дело с обыкновенной землей, разве только с небольшой подмесью камня; между тем, в действительности, вышло совершенно наоборот: везде камень или щебень, и очень мало такого материала, который привыкли называть землей» [13; С. 75]. Это привело к тому, что одна из партий рабочих покинула строительство. В результате, по свидетельству купца-«чуйца» А.Д. Васенева, «...подрядчик Смирнов заявил губернатору, что далее он дорогу поведет только согласно сметы, но тогда получится только расширение существующей вьючной тропы, а желаемого колесного пути, так как не разработан участок в 90 верст, не получится» [21; Оп.1. Д. 1. Л. 231 об.].

Обеспокоенное таким состоянием дел, бийское купечество организовало подписку среди лиц, торговавших в Монголии, и в короткий срок собрало 10 тыс. руб. Это позволило весной 1901 г. возобновить работы, прерванные на перевале Чике-Таман.

Стремясь максимально удешевить строительство, И.И. Биль проводил самые простейшие работы, что, конечно же, не могло не сказаться на качестве построенного дорожного полотна. Еще до окончания всех работ сооруженная дорога «...быстро разрушалась, приходила в негодность, становясь невозможной для экипажной езды и превращаясь в первобытное состояние». Проехавший по тракту весной 1903 г. Ф.П. Лучшев доносил томскому губернатору: «При проезде моем от с. Онгудайского до места работ, я нашел колесный путь во многих местах в самом жалком состоянии: каменные барьеры разрушены..., полотно дороги завалено мелким щебнем и порядочной величины камнями»

СТРОИТЕЛЬСТВО ЧУЙСКОГО ТРАКТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX-НАЧАЛЕ XX В.

ми, так что проезд несколько затруднителен» [19; с. 85].

Наконец, в середине 1903 г. строительство тракта было завершено на всем протяжении от Онгудая до Кош-Агача. Однако вскоре выяснилось, что тракт весьма далек от совершенства и слабо оправдывал возлагавшиеся на него надежды. Хотя проезд по нему стал безопасным и возможным для движения в экипажах, стоимость провоза грузов, на что рассчитывали предприниматели, уменьшилась незначительно. Если до постройки тракта доставка пуда груза от монгольского города Улясутая до Новониколаевска обходилась в 2 руб. 70 коп., то в 1910 г. она составила в среднем 2 руб. 50 коп. [16; Оп. 3. Д. 5019. Л. 9; 22; Отд. III. с. 59].

Вскоре после окончания работ руководители строительства и, прежде всего инженер И.И. Биль, подверглись серьезной критике в печати. «Причину плохого устройства и не надлежащего направления дороги, - отмечал журнал «Сибирский наблюдатель», - нужно искать и видеть в отсутствии: на постройке дороги сведущего в этом деле лица - инженера-специалиста, который бы, руководя работами, не шел и не прокладывал бы 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 имеют место теперь» [19; с. 90].

Развернутая критика построенного в 1901-1903 гг. тракта была дана в целом ряде работ, опубликованных уже после 1917 г. Основными недостатками старого Чуйского тракта В.В. Обручев считал неправильную трассировку первой части пути через три лишних перевала и «техническую убогость самого тракта» [23; с. 128]. Его поддержал Д. Кашинцев, указывая, в частности, на неудачную трассировку пути на перевале Чикетаман: «Некоторые петли его по северной стороне так круты и мелки (радиусом метра 4), что лошади ползут и падают под напором груженых таратаек...» [24; С. 136.] Говоря о качестве строительных работ, В. Злобин в журнале «Жизнь Сибири» отмечал: "Тракт неоднороден ни по типу полотна, ни по типу искусственных сооружений и, сплошь и рядом, не отвечает самым упрощенным требованиям техники». [25; с. 69].

Таким образом, построенный в 1901-1903 гг. Чуйский тракт не оправдал тех больших надежд, которые на него возлагались. После окончания строительных работ дорога фактически была брошена на произвол судь-

бы, никаких ремонтных работ на ней не производилось и, как сообщала газета «Жизнь Алтая», «всеразрушающее время, естественно, привело тракт в почти прежнее первобытное состояние». [26; 1914, № 58].

Между тем, растущий интерес к Монголии, как к источнику сырья со стороны иностранных держав, заставил царское правительство вновь обратиться к проблемам путей сообщения между Россией и Монголией.

В 1911 г. Чуйский тракт был переведен в ведение Министерства путей сообщения. Это возродило надежды бийских капиталистов на коренную реконструкцию дороги. В 1912 г. Бийский биржевой комитет обратился с ходатайством в министерство о безотлагательном исправлении тракта, которое было поддержано губернской администрацией. Бюджетная комиссия Государственной думы нашла это ходатайство заслуживавшим внимания и отпустила 15 тыс. руб. для проведения изыскательских работ в Горном Алтае, которые были проведены летом 1913 г. За счет этой суммы была проведена топографическая съемка всей существующей дороги от Бийска до Кош-Агача, протяжением свыше 500 верст. Анализ собранного материала показал, что направление дороги было выбрано неудачно и что гораздо более выгодно строить тракт по долине реки Катунь, чтобы обойти три трудных перевала.

Чтобы решить проблему выбора направления будущего тракта и составить смету строительства необходимо было продолжить изыскательские работы в обоих направлениях. Министерство путей сообщения направило в феврале 1914 г. запрос об ассигновании 40 тыс. руб. для производства изысканий на Чуйском тракте [27. Оп.8. Д. 244. Л. 131 об-132]. На эти деньги летом 1914 г. в Горный Алтай была направлена экспедиция, которую возглавил известный сибирский писатель В.Я. Шишков, работавший в ведомстве путей сообщения.

Экспедиция, состоявшая из 10 человек, была разделена на две партии. В задачу первой входило продолжение изысканий в старом направлении дороги: Бийск - Верх-Катунское - Старая Белокуриха - Алтайское - Шебалино - Онгудай - Кош-Агач. Это направление называлось «левобережным», а группа изыскателей - «Чуйской». Руководителем группы был назначен техник В.П. Петров.

Вторая группа во главе с В.Я. Бабуриным должна была вести изыскания в направлении Бийск - Майма - Усть-Сема - Эдиган с выходом на левобережное направление в

Кор-Кечу.

В целом экспедиция проделала огромную работу по трассировке будущего тракта, но окончательные изыскания были прерваны начавшейся первой мировой войной. Полученные материалы позволили определить примерную стоимость работ. С постройкой деревянных искусственных сооружений она составила сумму 6 млн. 218 тыс., а железобетонных - 7 млн. 897 тыс. руб.[12; с. 18-19, 21].

События революции, гражданской войны надолго отодвинули проблему строительства Чуйского тракта и ее решение было осуществлено только при советской власти.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Маркс К. Капитал. Т.1. М.: 1975.
2. Зиновьев В.П. Промышленное и транспортное освоение Сибири во второй половине XIX - начале XX в. в советской историографии // Хозяйственное освоение Сибири в период капитализма: Историография проблемы. Новосибирск, 1988.
3. Центр хранения архивных фондов Алтайского края (ЦХАФ АК). Ф. 163. – С.И. и Н.С. Гуляевы.
4. Радлов В. Торговые сношения России с Западной Монголией и их будущность // Записки ИРГО по отделению статистики. Т. 2. СПб.: 1871.
5. Бродель Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV-XVIII вв. Т.1. М.: 1986.
6. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 20. – Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов.
7. Принтц А. Торговля русских с китайцами на реке Чуе и поездка в г. Хобдо // Известия ИРГО. Т. 1. №1. СПб.: 1865.
8. Баов Г. Чуйский торговый путь в Монголию (его настоящее как вьючного пути и будущее как колесного) // Дорожник по Сибири и Азиатской России. Кн. II. Томск, 1899.
9. Балкашин Н. Торговое движение между Западной Сибирью, Среднею Азией и Китайскими владениями // Сибирь и Центральная Азия: проблемы региональных связей. Сб. ст. и материалов. Томск, 1999.
10. Брещинский М.А. Исследование путей в Алтайском крае // Записки ЗСОРГО. Кн. III. Омск, 1881.
11. ЦХАФ АК. Ф. 81. – Общество любителей исследования Алтая.
12. Табаев Д.И. Чуйский тракт. Горно-Алтайск, 1975.
13. Биль И.И. О проведении колесного пути до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. Т. 5. Барнаул, 1903.
14. Третьяков В.Н. Русско-монгольская торговля по Чуйскому тракту (1861-1914 гг.) // Вопросы истории Горного Алтая. Вып. 1. Горно-Алтайск, 1980.
15. Замятнин Е. О торговле бийских купцов с китайцами и монголами на Кош-Агаче, в долине реки Чу // Памятная книжка Томской губернии на 1871 год. Томск, 1871.
16. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 3. – Томское губернское управление.
17. Журнал министерства путей сообщения. 1894. Кн. III. СПб.: 1894.
18. ЦХАФ АК. Ф. 4 – Главное управление Алтайского округа.
19. Сибирский наблюдатель. Кн.1. Томск, 1904.
20. Обзор Томской губернии за 1901 год. Томск, 1902.
21. ЦХАФ АК. Ф. 71 – Барнаульское отделение Русско-Азиатского банка.
22. Сибирский торгово-промышленный календарь на 1911 год. СПб.: 1911.
23. Обручев В.В. Больше внимания Чуйскому тракту // Новый Восток. Кн. 8-9. М.: 1925.
24. Кашинцев Д. Чуйский тракт в Монголию // Новый Восток. Кн. 8-9. М.: 1925.
25. Злобин В. Чуйский тракт // Жизнь Сибири. № 3. Новониколаевск, 1925.
26. Жизнь Алтая. 1914, № 58.
27. РГИА. Ф. 23 – Министерство торговли и промышленности.