УПРАВЛЕНИЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ ПО РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА
И КУРОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
АНО «АЛТАЙТУРЦЕНТР»

ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ В РАЗВИТИЕ СФЕРЫ ТУРИЗМА

Материалы V научно-практической конференции, посвящённой 100-летию образования федеральной автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт»

12 апреля 2022 г.

Барнаул
Издательство
Алтайского государственного
университета
2022

УДК 94(47):008:379.85(063)
ББК 63.3(2)-7я431+75.81я431
В 748

Редакционная коллегия:

М.В. Танкова, начальник отдела развития туризма управления Алтайского края по развитию туризма и курортной деятельности

В 748 Вопросы интеграции историко-культурного наследия в развитие сферы туризма : материалы V научно-практической конференции, посвящённой 100-летию образования федеральной автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт». Барнаул, 12 апреля 2022 г. / отв. ред. М.В. Танкова. – Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2022. – 72 с.

ISBN 978-5-7904-2647-6.

В сборнике представлены материалы V научно-практической конференции «Вопросы интеграции историко-культурного наследия в развитие сферы туризма», посвящённой 100-летию образования федеральной автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт».

Основной целью конференции явилось обсуждение и анализ тенденций развития Чуйского тракта как уникальной транспортной артерии России с богатейшей многовековой историей и использование его культурно-исторического потенциала в развитии сферы туризма.

Издание предназначается для специалистов в области истории, краеведения, музеологии, археологии, экскурсоведения, туризма.

УДК 94(47):008:379.85(063)
ББК 63.3(2)-7я431+75.81я431

ISBN 978-5-7904-2647-6

© Управление Алтайского края по развитию туризма и курортной деятельности, 2022
© Оформление. Издательство Алтайского государственного университета, 2022

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие 4

Бавыкина Е.Н. ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА ЧУЙСКОГО ТРАКТА КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ 5

Гарколь Н.С. ОБ ИСТОРИИ ЧУЙСКОГО ТРАКТА 8

Грехова Е.А. В ПОИСКАХ ДРЕВНЕЙ ДОРОГИ 11

Дунец А.Н., Биттер Н.В., Котельникова А.В. ЧУЙСКИЙ ТРАКТ КАК ОСНОВА СЕТИ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТОВ АЛТАЯ 20

Захарова Т.В. ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА В АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ. ПОДГОТОВКА СБОРНИКА АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ «ЧУЙСКИЙ ТРАКТ: ОТ ВЬЮЧНОЙ ТРОПЫ ДО ДОРОГИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ», ПОСВЯЩЁННОГО 100-ЛЕТИЮ ПОЛУЧЕНИЯ ЧУЙСКИМ ТРАКТОМ СТАТУСА ДОРОГИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗНАЧЕНИЯ 26

Исаев В.В. СОБЫТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ НА АЛТАЕ В РАЙОНЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА КАК ИСТОРИЧЕСКИЙ ИСТОЧНИК В ТУРИСТСКО-ЭКСКУРСИОННОЙ РАБОТЕ 28

Муравлев А.С. КАРАВАН ДРУЖБЫ. 80 ЛЕТ НАЗАД ЛУВСАН ПРИВЕЛ В БИЙСК ВЬЮЧНЫХ ЖИВОТНЫХ С ПОДАРКАМИ ИЗ МОНГОЛИИ ДЛЯ ВОИНОВ КРАСНОЙ АРМИИ 34

Новикова Е.В. ЛИТЕРАТУРА О ЧУЙСКОМ ТРАКТЕ В ФОНДАХ АЛТАЙСКОЙ КРАЕВОЙ УНИВЕРСАЛЬНОЙ НАУЧНОЙ БИБЛИОТЕКИ ИМ. В. Я. ШИШКОВА 38

Носкова А.В. ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА ПО ДОКУМЕНТАМ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА АЛТАЙСКОГО КРАЯ 45

Папин Д.В. ДРЕВНОСТИ ЧУЙСКОГО ТРАКТА НА ТЕРРИТОРИИ АЛТАЙСКОГО КРАЯ 51

Порубова Т.А. ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА В 1922-1935 ГОДАХ ... 52

Тадина Н.А., Ябыштаев Т.С. ЭТНОКУЛЬТУРНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА 59

Танкова М.В. ЧУЙСКИЙ ТРАКТ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АЛТАЯ 64

ПРЕДИСЛОВИЕ

12 апреля 2022 года в городе Барнауле в рамках X международного туристского форума «VISIT ALTAI» состоялась V научно-практическая конференция «Вопросы интеграции историко-культурного наследия в развитие сферы туризма», посвящённая 100-летию образования федеральной автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт». Организатором конференции выступило управление Алтайского края по развитию туризма и курортной деятельности, АНО «Алтайтурцентр».

Основной целью конференции явилось обсуждение и анализ тенденций развития Чуйского тракта как уникальной транспортной артерии России с богатейшей многовековой историей и использование его культурно-исторического потенциала в развитии сферы туризма.

В работе конференции приняли участие около 80 человек из Алтайского края, Республики Алтай, Новосибирской области, а также города Москвы, в числе которых представители науки и образования, музейного дела и краеведения, туристского сообщества, органов исполнительной власти в сфере туризма, муниципальных образований и Межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Сибирское соглашение».

В ходе работы конференции были заслушаны 15 докладов по следующим актуальным вопросам:

историческое, социально-экономическое и культурное значение Чуйского тракта для Алтайского региона;

история возникновения и строительства Чуйского тракта как торгово-экономического пути из Западной Сибири в Монголию;

Чуйский тракт как уникальный историко-географический памятник Алтая и красивейшая дорога мира;

сохранение и использование культурно-исторического наследия Чуйского тракта в целях туризма;

Чуйский тракт как основная транспортная туристская артерия Алтая;

Чуйский тракт как неотъемлемая часть приграничного туризма между Россией, Монголией и Китаем;

международный опыт использования древних путей сообщения в развитии сферы туризма;

современное состояние и перспективы развития Чуйского тракта как основной составляющей туристского продукта по Алтаю;

город Бийск как столица Чуйского тракта, а купцы-чуйцы – его неотъемлемая составляющая;

известные путешественники Алтая и Чуйский тракт;

реализуемые проекты, посвящённые 100-летию образования федеральной автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт».

В рамках конференции КГБУ «Алтайская краевая универсальная научная библиотека им. В.Я. Шишкова» была организована выставка изданий, посвящённая 100-летию образования федеральной автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт», а также состоялось открытие фотовыставки «Чуйский тракт. 100 лет. Тысячи судеб», демонстрирующая 40 уникальных фоторабот, зафиксировавших разные этапы становления и развития федеральной трассы.

Е.Н. Бавыкина
Институт естественных наук и профессионального образования ФГБОУ ВО «Алтайский государственный гуманитарно-педагогический университет имени В.М. Шукшина», г. Бийск

ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА ЧУЙСКОГО ТРАКТА КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В РЕГИОНЕ

В настоящее время устойчивое развитие туристской отрасли является одной из обсуждаемых научно-исследовательских тем. С увеличением численности населения планеты и с ростом благосостояния граждан отдельных государств, а также упрощения туристской логистики увеличиваются туристические потоки не только внутри страны, но и между государствами.

Отличительные особенности туристских услуг играют важную роль в организации логистического управления. При этом надо учитывать, что качество услуг в логистике зависит от информированности покупателя услуг (туриста) о туроператоре или турагенте – продавцах турпродукта, о потребительских свойствах туристского продукта, об условиях обеспечения безопасности в месте временного пребывания, правах, обязанностях и ответственности сторон (продавца и покупателя услуг) и в том числе о доставке туриста к туристическому объекту.

Учитывая особенности развития туристского рынка, в настоящее время требуется нахождение оптимального уровня соответствия логистических потоков, повышение эффективности всей логистической системы за счет оптимизации ее структуры, организационно-экономического механизма, а также оптимизация затрат, ориентированных на максимальное удовлетворение рыночных потребностей.

Транспортная компонента в логистике является ключевым элементом всей логистической системы.

Прежде всего следует напомнить, что в каждой стране транспортная система играет одну из важнейших ролей в развитии экономики и социальной жизни. Транспортная система с годами становится всё обширнее, открывая новые горизонты в развитии страны и её благополучии. Но, конечно же, для достижения дальнейших целей в увеличении потока машин в стране требуются дороги. Транспортные коммуникации объединяют все районы страны, что является необходимым условием её территориальной целостности, единства её экономического пространства. Они связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей России и её интеграции в глобальную экономическую систему.

Развитие путей сообщения и транспорта влияет на экономические, культурные, социальные стороны жизни населения. Основной жизненной транспортной артерией Алтайского региона является Чуйский тракт – федеральная автомобильная дорога протяжённостью 968 км. Значение его трудно переоценить, в том числе и для отдельных населённых пунктов,

которые располагаются вдоль дороги, такие как Бийск, Сростки, Усть-Сема, Иня, Чибит, Шебалино, Онгудай, Кош-Агач и т.д.

В 2021 году было проведено исследование качества транспортной артерии – Чуйского тракта. Для этого была разработана оценочная методика, позволяющая провести субъективную оценку качественных параметров, характеризующих Чуйский тракт в целях передвижения туристов до туристических объектов.

Экспертами был определён ряд оценочных показателей, такие как живописный пейзаж, близость к туристическим объектам, близость к кемпингам, гостиницам, туристическим базам, качество покрытия дороги, количество полос, сеть АЗС, СТО, покрытие сотовой связью, наличие санитарных остановок, навигация, наличие точек общественного питания, наличие оборудованных смотровых площадок.

Параллельно была продумана оценочная шкала (табл. 1).

Таблица 1

Оценочная шкала

1	2	3
Параметр плохо развит или совсем отсутствует	Средний уровень развития параметра, имеются недочёты	Параметр хорошо развит, состояние, близкое к идеальному

Экспертам (туристам, путешественникам, проезжающим до туристического объекта по Чуйскому тракту) предлагалось оценить каждый параметр по трехбалльной шкале. Затем рассчитывалось среднее значение по каждому показателю с присуждением относительной оценки, выраженной в уровнях (низкий, средний, высокий) (табл. 2).

Таблица 2

Значение результатов оценки

Абсолютное значение баллов	Относительное значение баллов
1,00-1,70	Низкий уровень
1,71-2,40	Средний уровень
2,41-3,00	Высокий уровень

Результаты оценки (табл. 3) свидетельствуют о том, что наибольший балл набрали следующие показатели: живописный пейзаж, близость к туристическим объектам, близость к кемпингам, гостиницам, туристическим базам, качество покрытия дороги. Наименьший балл эксперты присвоили таким параметрам, как наличие санитарных остановок, наличие оборудованных смотровых площадок.

Таблица 3

Экспертная оценка параметров качества Чуйского тракта

Параметры	Средний балл	Относительное значение
Живописный пейзаж	2,66	Высокий уровень
Близость к туристическим объектам	2,60	Высокий уровень
Близость к кемпингам, гостиницам, туристическим базам	2,46	Высокий уровень
Качество покрытия дороги	2,73	Высокий уровень
Количество полос	2,63	Высокий уровень
Сеть АЗС, СТО	2,16	Средний уровень
Покрытие сотовой связью	1,80	Средний уровень
Наличие санитарных остановок	1,30	Низкий уровень
Навигация	1,56	Низкий уровень
Наличие точек общественного питания	1,50	Низкий уровень
Наличие оборудованных смотровых площадок	1,33	Низкий уровень

Существуют пограничные параметры, такие как сеть АЗС, СТО, покрытие сотовой связью. Есть шанс, что в ближайшее время они перейдут в более качественное состояние.

Представленная методика, на наш взгляд, позволяет оценить любую дорожную сеть и выявить её достоинства и недостатки, впоследствии поработать над повышением качества показателя.

Согласно принципам логистики, оценка качества услуг при анализе и проектировании логистических систем должна основываться на использовании критериев, применяемых для этих целей потребителями услуг, в нашем случае – туристами.

Когда потребитель оценивает качество услуг, он сравнивает фактические значения параметров оценки качества с ожидаемыми им величинами этих параметров. Если эти ожидания совпадают, то качество услуг признается удовлетворительным. Основная сложность при этом состоит в том, что большинство параметров качества услуг нельзя измерить количественно, т.е. получить формализованную оценку.

В настоящее время, несмотря на определённые трудности, туристический рынок России продолжает развиваться и совершенствоваться. Высокими темпами развивается инфраструктура туризма. Наиболее динамичный рост прогнозируется для индустрии транспортного обслуживания туристов.

Концепция логистического подхода в управлении туристическом бизнесом охватывает все запланированные, организуемые и контролируемые изменения в области стратегии развития и структуры любой социально-экономической системы, включая частные и государственные организации.

Библиографический список

1. Троцковский А.Я., Мищенко И.В. Пространственные аспекты развития социально-экономической среды сельских территорий Алтайского края: методика, результаты, регулирование: монография / под ред. А.Я. Троцковского. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2013. – 176 с.

2. Зорин И.В., Коверина Т.П., Квартальнов В.А. Туризм как вид деятельности. – М.: Финансы и статистика, 2005.

Н.С. Гарколь

ФГБОУ ВО «Алтайский государственный педагогический университет», г. Барнаул

ОБ ИСТОРИИ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

Участок федеральной трассы Р-256, начинающейся в Новосибирске, от Бийска до Ташанты принято именовать Чуйским трактом. Эта дорога, связывающая сегодня Сибирь с Монголией и Китаем, повторяет самый северный маршрут Великого Шёлкового пути, которому тысячи лет.

Сегодня по Чуйскому тракту проходит основной поток туристов, отдыхающих в горах Алтая. Множество людей со всего света спешат в эти места насладиться прекрасными видами высоких гор, горных рек, таинственных пещер и бескрайних просторов. Они едут сюда ещё и потому, что Чуйский тракт вошел в ТОП-10 самых красивых автодорог мира. Это тракт, который имеет свою уникальную историю, свой путь к признанию самой красивой дороги России.

Освоение Чуйского тракта началось в результате добровольного вхождения в 1756 г. южных алтайцев в состав Российской империи. Первые письменные сведения встречаются начиная с 1788 г., когда русские купцы впервые достигли реки Чуи у Курайской степи. Когда торговые отношения стали принимать регулярный характер, русские построили первые избушки на Чуе на месте, которое теленгиты называли Кожо-Агач. Пионерами торговли были бийский купец Хабаров и житель Змеиногорска Токарев. Чуть позже к ним присоединились бийские и змеиногорские купцы. В 1864 г. в Кош-Агаче было уже 10 избушек-складов, а бийский купец Гилёв даже построил себе жилой дом. В это время Чуйский торговый путь представлял собой горную тропу, передвигаться по которой можно было только верхом, особенно тяжёлым был участок от Онгудая до Кош-Агача, где товары могли перевозиться только вьючным способом.

Вопрос о необходимости удобной дороги по Чуйской долине впервые возник в середине 1860-х гг. В течение 1860-1890-х гг. рассматривалось несколько проектов строительства дороги. По максимальной смете предполагалось не только соорудить дорогу, по которой можно было бы передвигаться на телегах, но и построить шестнадцать постоялых дворов для отдыха и смены лошадей. Многочисленные проекты этого времени остались на бумаге из-за отсутствия средств. В начале 90-х гг. более или менее удобная дорога была устроена на всем

протяжении от Хабаровки до Кош-Агача. Но даже несмотря на это, передвижение по тракту оставалось затруднительным, особенно в осеннее и зимнее время. Строительство на Чуйском тракте началось весной 1901 г. Были привлечены крестьяне близлежащих деревень и сел, всего в строительный сезон 1901 г. в работе участвовали от 80 до 158 рабочих. Бийские купцы организовали подписку в пользу дороги среди лиц, торгующих в Монголии, и в короткий срок собрали 10000 рублей. В середине 1903 г. строительство колесной дороги было завершено на всём протяжении от Онгудая до Кош-Агача. На строительство было затрачено около 80000 рублей, или в среднем около 160 рублей на версту. Однако полученный результат был еще далёк от совершенства. После строительства Чуйского тракта ремонтные работы не проводились, и к 1914 г. тракт находился в «прежнем первобытном состоянии».

Летом 1914 г. в Горный Алтай была направлена экспедиция, которую возглавил инженер ведомства путей сообщения В.Я. Шишков, будущий известный писатель. Была проделана огромная работа по трассировке будущего тракта и составлению карт, но дальнейшие изыскания прервались начавшейся Первой мировой войной, событиями революции и Гражданской войны. Новые восстановительные работы на Чуйском тракте были начаты лишь в 1922 г. Был построен мост через Чую около Кош-Агача, в 1923 г. построены три парома через Катунь на двенадцать подвод каждый. В 1924-1925 гг. развернулись ремонтно-дорожные работы в горной части тракта. Они велись вручную в труднейших условиях. Именно тогда обсуждался вопрос о выборе направления дороги. Были сторонники левобережного, действовавшего в то время направления: Бийск – Майма – Шебалино – Онгудай – Кош-Агач; правобережного (Катунского): Бийск с его старым направлением на Кор-Кечу. Третий вариант предусматривал соединение нового направления со старым в селе Черга. Был выбран Катунский вариант Чуйского тракта, который значительно сокращал путь до советско-монгольской границы и создавал благоприятные условия для связи областного центра с районами области и городом Бийском.

Несколько позже было решено сделать переход с правого берега Катуни на левый в Усть-Семе, а новый тракт соединить со старым в селе Черга. В 1930-х гг. вдоль тракта на расстоянии 15-20 км друг от друга строились «командировки», рассчитанные на 300-400 заключенных концентрационных лагерей. Раскулаченные сибирские крестьяне стали дорожными строителями (рис. 1). На берегу Семы находился женский лагерь. 10-12 тыс. заключенных пробивали дорогу в многометровых снежных заносах и вели лесоповал вдоль всей трассы.

В 1934 г. заключёнными был построен крупнейший в СССР наплавной понтонный мост. Летом 1934 г. состоялся первый автопробег Бийск – Кош-Агач, за 5 дней 28 грузовым и двум легковым автомобилям предстояло пройти 1100 км труднейшей горной дороги. В 1935 г. были построены и сданы в эксплуатацию деревянный мост через реку Бию в Бийске и деревянный мост через Ишу, а также мост через Катунь у села Усть-Сема. Год спустя было успешно завершено начатое в 1934 г. сооружение Ининского, первого в мире двухкабельного висячего моста через Катунь, спроектированного инженером С.А. Цаплиным.



Рис. 1. Строительство Чуйского тракта, 1930-е годы. Национальный музей им. А.В. Анохина

Чуйский тракт на всем протяжении Бийск – Майма – Черга – Онгудай – Иня – Кош-Агач – Ташанта был сдан в эксплуатацию 1 января 1935 года.

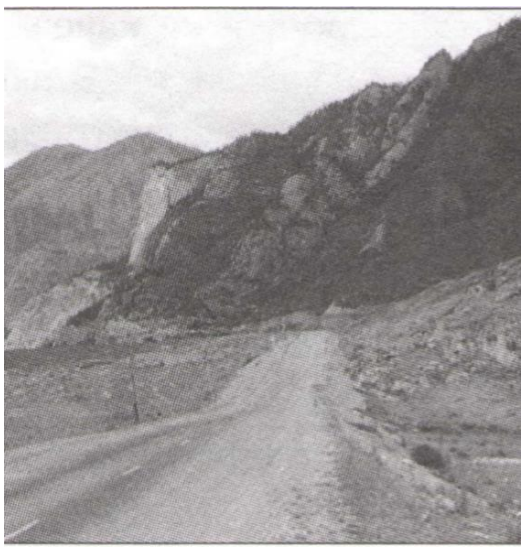


Рис. 2. Чуйский тракт в районе с. Акташа

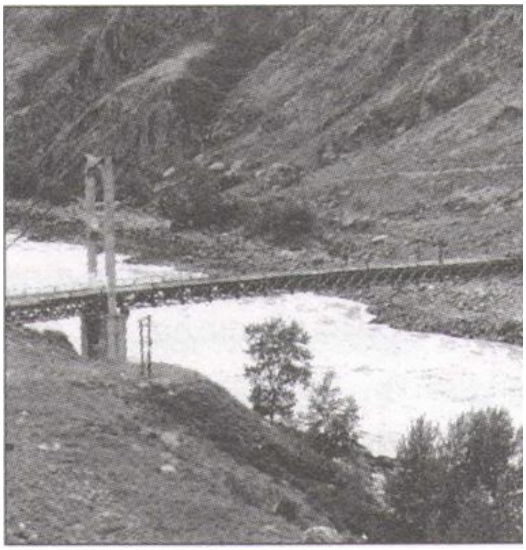


Рис. 3. Подвесной мост Цаплина у с. Иня, 1936. Музей Чуйского тракта

В 1956-1957 гг. был осуществлен капитальный ремонт участка дороги Усть-Сема – Шебалино. В 1959 г. в Усть-Семе построен новый железобетонный мост через Катунь, в 1964 г. вступили в действие железобетонные мосты через реки Бию и Ишу. В 1970 г. на 356-м км у села Иня был построен железобетонный мост через реку Катунь вместо старого подвесного моста.

В 1984 г. была пущена в строй новая дорога через перевал Чике-Таман. В 1990-х гг. были построены обводная дорога и новый мостопереход, выводящий автомобили на Чуйский тракт, минуя город Бийск. Сейчас Чуйский тракт – важная транспортная артерия Горно-

го Алтая, связывающая регион с железнодорожными и водными путями Сибири, автомагистралью Москва – Дальний Восток.

Если говорить о сегодняшнем дне, то в 2021 году началось строительство тывинской части дороги «Кызыл-Хая – Кош-Агач», которая должна связать регион с Республикой Алтай, транзит по этой дороге откроет новые возможности для развития особенно труднодоступного Монгун-Тайгинского района, что будет способствовать увеличению потока автомобильного туризма.

Чуйский тракт – это не просто «дорога в Монголию и Китай», это и уникальная история развития нашего региона, со своими легендами и достопримечательностями, неповторимыми пейзажами, ещё и главная транспортная артерия Алтая.

Библиографический список

1. Радлов В.В. Из Сибири. Страницы дневника. – М.: Наука, 1989. – 749 с.
2. Табаев Д.И. Чуйский тракт. – Горно-Алтайск, 1975. – 80 с.
3. Малолетко А.М. Чуйский тракт. Времена. Имена. – Томск, 2015. – 88 с.

Е.А. Грехова

г. Бийск

В ПОИСКАХ ДРЕВНЕЙ ДОРОГИ

На электронную почту пришло письмо от давнишнего друга музея Чуйского тракта Р-кого, работника Алтайавтодора. В нём сообщалось о существовании некоего древнего перевала «Еки-Кобы» в районе долины Б. Яломана. К этому сообщению прилагались несколько фотографий и карты. На фотографиях были изображены зигзаги дороги каменистого перевала с подпорными стенками явно древнего происхождения. Непреодолимо возникло желание побывать там. Долго уговаривать сотрудников музея не пришлось, они (Ольга Борисовна Стрелец и Татьяна Александровна Попова) будто ждали такого сообщения. Все складывалось как нельзя удачно. Нашлась и машина, хозяйка которой согласилась быть нашим компаньоном. Интернет пообещал нам безоблачную погоду на три дня, а нам больше и не надо. Мы предполагали вернуться на третий день. Подробнейшим образом продумали план экспедиции, рассмотрели космические снимки. А самое главное – созвонились с местным жителем из села Онгудай, с которым давно уже поддерживали дружеские отношения. Он сказал, что знает об этом перевале и покажет нам его.

Итак, мы выехали на Чуйский тракт, по всем современным справочникам она значится как дорога Р-256. Под колесами шуршит асфальт, светит солнце, на небе если и появляются облака, то это «Cirus» – предвестники хорошей погоды, как поясняет сотрудник музея Татьяна Александровна, бывший работник метеослужбы. Быстро мелькают названия придорож-

ных сел: Сростки, Быстрянка, Суртайка, Долина Свободы. Открывается прекрасный вид на гору Бабырган, которая расположена на другом берегу Катуни. Над ней – ни облачка, что также предвещает хорошую погоду. Навстречу нам несет свои воды Катунь. Вот уж действительно – бирюзовая! В минералогической коллекции музея есть красивый камень – аквамарин, цветом точь-в-точь, как сентябрьская вода в Катуни. Воды в реке мало, межень. Она отступила, обнажив каменистое русло. Мы делаем небольшой привал на крутом берегу в беседке, любуемся окружающей нас красотой. Осень еще не вступила в свои права с полной силой. Лишь кое-где в кроны деревьев пробралась желтизна, и склоны гор пока еще зелены, хотя появились уже пятна жёлтого, красного и багряного цветов, как лоскутное одеяло. Вспоминаются слова великого путешественника и исследователя Алтая Василия Васильевича Сапожникова: «Но быть на Алтае только туристом – слишком роскошно для туриста и слишком мало для Алтая. Горная страна не исследована во всех деталях даже в ближайших частях. Всякий путешественник, и не имеющий специальной подготовки, может привезти оттуда новые данные, хотя бы о топографии посещённых местностей, о быте населения, качестве дороги и т.п.» [Сапожников, 1912]. От перенасыщения красотой природы в душе открываются самые лучшие чувства.

Делаем остановку в селе Мыюта. При въезде в село справа от дороги, внизу у реки находится скотоводческая ферма. По нашим сведениям, она построена на месте, где в 30-е годы прошлого века находилась так называемая женская командировка – лагерь, где жили заключённые 7-го отделения Сиблага, женщины, которые строили дорогу. В зимнее время женщины пробивали дорогу в многометровых снежных заносах, рубили лес. Скотный двор построен на фундаментах, оставшихся от бывших бараков. В селе есть новая церковь, во дворе которой находится небольшой музей и несколько могил православных миссионеров. Всё в хорошем состоянии, но попасть мы туда не смогли – закрыто. Название Мыюта, по мнению известного топонимиста А.М. Малолетко, восходит к калмыцкому магата – «змеиная».

Деревню Топучую, расположенную у подножия Семинского перевала, проезжаем не останавливаясь. Она находится в болотистой местности, отсюда и название имеет. Это устье реки Семы, берущей начало на перевале. Надо сказать, что с перевала берет начало несколько речушек: на северо-восточном склоне – речка Туюк, на западном склоне горы Сарлык (самая высокая точка перевала) – речка Сарлык, впадающая в реку Сема (на алтайском языке – Себи), которая в свою очередь впадает в Катунь. На восточном склоне есть еще небольшая речка Бертка, впадающая в Катунь с левого берега напротив посёлка Элекмонар. Мы, сотрудники Бийского краеведческого музея, в 1986 году обследовали русло этой реки в поисках пещеры, по нашим сведениям, в ней было спрятано оружие в годы Гражданской войны. Мы тогда ничего не нашли, но получили большое удовольствие от путешествия. Да и с названием Сарлык стоит разобраться. У В.И. Вербитцкого, знатока алтайской этнографии и фольклора, можно прочитать о существовании некой горы Тарлык, в одной из легенд алтайского народа [Вербицкий, 1893, с. 148]. Старая дорога от Топучей уходила вправо на «Каменное седло» Семинского хребта и спускалась к Теньгинскому озеру, оттуда через

владения богатого алтайца Аргамая Кульджинова по долине реки Урсул выходила на Чуйскую дорогу. Современная же дорога через Семинский перевал была спроектирована и построена во второй половине прошлого столетия. Мы едем по новой дороге, поднимаемся на перевал. Она довольно пологая, но мотор у машины напрягается. Останавливаемся, не доехав до вершины несколько метров. По нашим сведениям, недалеко от дороги должна находиться так называемая «каменная дверь», интересное природное образование. Находим её довольно быстро. Это действительно геометрически правильный, симметричный скальный пролом, как в сказке об Алладине, так и хочется сказать: «Сим-Сим, откройся!». Место очень живописное, горы заросли баданом, караганой, встречается аконит, лес – кедровый. Если правильно выбрать ракурс, то над «дверью» можно увидеть нависающие скалы в виде строгого профиля – «хранителя перевала».

Возвращаемся к машине и продолжаем свой путь. После Семинского перевала в большом количестве встречаются древние курганы. В.Я Шишков писал: «В окрестностях Чуйского тракта за Туэктой начинают в изобилии встречаться древние курганы, по местному «бугры», а также круглые неглубокие, заросшие травой и бурьяном ямы, кое-где охваченные каменными кольцами». Нам они встретились тоже практически в каждой мало-мальски пригодной долине.

Наконец мы въезжаем в географический центр Горного Алтая – поселок Онгудай. В Онгудае созваниваемся с нашим другом – Павлом Чоновичем. (Отца его звали ЧОН – аббревиатура частей особого назначения. Так его назвал дед, дабы обезопасить от преследований НКВД, так как сам был арестован как «враг народа». Проявил маленькую хитрость. (Кто же посмеет преследовать человека по имени Чон?). По крайней мере, так объяснил свое необычное отчество наш проводник. С его появлением все наши планы рушатся. Павел Чонович берет инициативу в свои руки, и наши осторожные сопротивления ни к чему не приводят. Тут же за Онгудаем параллельно современной дороге слева видны едва заметные следы вьючной и колёсной дороги 1930-х годов. Мы проходим по ней в сопровождении Павла Чоновича и спускаемся к современной трассе.

Дальше перевал Чике-Таман. Одно из первых упоминаний о перевале читаем у С.П. Швецова: «… сохранены следы бывшей некогда колесной дороги до двух сажень шириною, высеченные в скале северного склона горы Чичке-Таман – перевал через Улегем, – устройство которой инородцы также приписывают китайцам» [Швецов, 1898, с. 31]. По мнению М.А. Брещанского, который обследовал дорогу в 1881 году, что возможно будет воспользоваться для прокладки дороги на Чичке-Тамане, бывшей здесь когда-то китайской дороге, которая в настоящее время заросла деревьями и засорена камнями, скатившимися с соседних горных вершин. Дорога эта идет «зигзагами», но повороты ее, по-видимому, не круты, а подъемы пологи. В разных источниках можно найти разные прочтения названия перевала: А.А. Бунге из дневника путешествия по восточной части Алтайских гор летом 1826 года. «Этот хребет, получивший название Чети-Каман (7 форпостов), отделяет бассейн Малого Улегумена и далее к востоку бассейн реки Урсула от бассейна Большого Улегумена. Хотя перевал был не очень высоким и едва достигал альпийской отметки, подъём оказался очень

трудным, особенно для вьючных лошадей, из-за больной крутизны и плохой тропы, часто идущий по выступающим остриям скал» [Ледебур, Бунге, Мейер, 1993, с. 178].

Наверное, самое яркое описание прохождения этого перевала можно прочитать у В.В. Радлова, которое относится к середине 19 века (1860 год): «С трудом вскарабкались мы до середины горного склона. Дорога становилась все круче, и поэтому я решил, что мне и моей жене будет лучше взобраться на гору пешком. Гора оказалась слишком трудной и для пешехода. Нам приходилось то карабкаться по отвесным скалам, то продираться сквозь густой кустарник. На вершине – довольно широкое плато с пышной растительностью: густой травяной ковер, покрытый цветами, и довольно богатый лес. Восточный склон Чикетамана тоже очень крутой, но голый и местами покрыт камнями, так что спуск был, пожалуй, ещё тяжелее, чем подъём» [Радлов, 1989, с. 29]. А вот что пишет об этом перевале В.Я. Шишков: «Чике-Таман. Прежде всего, изречение, нацарапанное на придорожном столбе, на самой вершине перевала рукой отчаявшегося ямщика: «Ета не Чекетаман, а Черт-атаман, сорок восемь грехов». В этом все сказано, вылита вся желчь наругавшегося донельзя человека, замучившего себя и погубившего здесь, может быть не одну лошадь» [Шишков, 1986, с. 177]. На фотографии Борисова начала 20 века перевал подписан: «Чики-Таманский», на некоторых картах того же периода можно прочитать название перевала: «Чикет-Оманский». Но местные жители чаще называют его: «Чичке-Таманский» – переводится как узкая подошва. По крайней мере, три дороги существует сейчас на перевале: следы от вьючной дороги, от двухколёсной дороги и современная шоссейная дорога, построенная в 1984 году. Вершину вьючной дороги венчал православный крест, на самой высокой точке колесной дороги стояла ажурная деревянная беседка, которую смастерили бийские плотники, а сейчас на смотровой площадке современного перевала установлен по инициативе Алтайавтодора памятник строителям Чуйского тракта. Долгое время «хозяйкой» перевала была ремонтер Гертруда Георгиевна Горлатова. До сих пор дорожники и шоферы – ветераны труда помнят эту женщину и добрыми словами отзываются о ней. Помнит её и наш проводник Павел Чонович. Рассказывает, как она спасла одного шофера, который хотел покончить жизнь самоубийством, из-за того что в результате аварии потерял ценный груз. Приводим воспоминания прораба строительства Чуйского тракта Михаила Ивановича Худяшова: «Горлатова Гертруда Георгиевна – непризнанный герой труда. Сколько помню Гертруду Георгиевну, она безвылазно жила в ремонтерской будке за перевалом Чике Таман, на 318 километре. Работала ремонтером. Родом она из Ленинграда. Ранее была сослана в Сибирь, да так и осталась здесь навсегда. Одинокая женщина, детей не было. Её жизнь была неразрывно связана с перевалом. Зимой по темноте в фуфайке, ватных брюках, с ломом, лопатой, с матерками долбит как дятел, промоченный осенними дождями и замерзший в камень материал для посыпки дороги, приводя в порядок свои пять километров пути. Вечером, без сил тащится чуть живая в ремонтерскую будку, а там ни света, ни воды, ни тепла. И это восемь месяцев в году изо дня в день! Сколько на Чике Тамане длился холодный период. «Работа летом с ломом и лопатой – это курорт Сочи», – говаривала она. В 1972 году я предложил ей перейти на мой участок дорожной рабочей. На прорабстве она проработала недолго, года через три умерла. Ей

было всего 50 лет. Похоронена нами, строителями дороги через перевал, рядом со своей будкой, на 318 километре Чуйского тракта».

Оставляем позади Чике-Таман. Подъезжаем к одному из самых загадочных на тракте местечку под названием Кор-Кечу. «Керкечу, Кур-Кечу, перевоз у 682 км (от Новосибирска) Чуйского тракта; примерно в полукилометре выше устья Бол. Ильгуменя. Иногда неправильно называют Кургучу – бом. Сапожников приводит перевод алтайского названия Кор-Кечу – «старый перевоз». Молчанова предложила вариант: Кур-Кечу «переправа через мост» [Малолетко, Кислицын, 2013, с. 52]. Так называется не только переправа через Катунь, но и ближайший бом (отвесная скала). В.В. Сапожников: «У Кор-Кечу дорога спускается с высокой террасы к берегу Катуни прямо на паром; последний принимает 8 телег и еще несколько верховых лошадей. Паром – самолёт, передвигаясь на блоке по проволочному канату, переносится на другой берег очень быстро». Павел Чонович показывает нам место бывшей переправы. Спуск на самом деле очень крутой. Паромную переправу соорудили во время строительства так называемой «Смирновской» дороги, т.е. гужевой в 1901-1903 годах. А ещё раньше, по крайней мере, С.П. Швецов в 1898 году описывает в этом месте переправу лодочную: «Через реку Катунь переправляются вблизи впадения в нее р. Б. Улегем, в местности, называемой Кор-Кечу, Катунь отличается здесь быстротой течения, почему переправа на правый берег сопряжена с большими трудностями, особенно весной, когда сила напора воды значительно возрастает. В этом случае переправа возможна только на небольших лодках, поднимающих пудов до 25, почему при двух перевозчиках перевозить можно не более четырех человек зараз, или 15 пудов товара. Это, разумеется, не может не затруднить всего движения по Чуе, так как на перевозе имеется всего две-три лодки. Лошадей и скот обыкновенно прямо сгоняют в воду и заставляют перебираться на тот берег вплавь, причем часто животные калечатся и гибнут, не будучи в силах справиться со стремительностью течения, разбиваются о камни и нижележащий порог. Вообще переправа через Катунь в Кор-Кечу весной сопряжена с такими затруднениями, а пожалуй, опасностями, в сравнении с которыми все остальные затруднения, встречаемы на Чуйском тракте, кажутся уже незначительными» [Швецов, 1892, с. 29]. Но, пожалуй, самое яркое описание лодочной переправы в этом месте можно прочитать у В.В. Радлова: «Мы переправились здесь через реку на небольшом челне, представлявшем собой выдолбленный ствол дерева десяти футов длины и около трёх футов ширины. Лодочник продемонстрировал поразительную ловкость. Сначала он поднялся шагов на 150 вверх у левого берега, потом бросил нос лодки прямо в покрытый белой пеной водоворот, который подхватил лодчонку и стремглав понес её. Оглушительный грохот и шипение обрушились на нас, заглушив все наши чувства, вокруг была белая пена, и вот челн уже остановился на другом берегу в тихой, безопасной бухте. Как мы перебрались через реку – не знаем сами. Лошадям нужно было переплыть реку. Разыгралась бурная сцена. Все сопровождающие нас алтайцы пошли развернутой цепью на сбившихся в табун лошадей, шумя и крича, как загонщики на охоте. Лошади вошли в мелкую воду, но тут уже никакие крики не могли сдвинуть их с места. Поэтому с берега в бедных животных полетел град камней, однако камни метали так ловко, что они попадали в воду около лошадей. И только

тогда отдельные лошади начали продвигаться вперед, и в несколько секунд все оказались уже в водовороте» [Радлов, 1989, с. 30].

«Кроме того есть сведения, что на обоих берегах Катуни в этом месте находятся два огромных скальных выступа, на которых видны ясные следы каких-то приспособлений для переправы, которые могли служить как для укрепления канатов парома, так и для устройства висячего моста. По словам местных жителей, эти приспособления сделаны китайцами» [Брещанский, 1881, с. 19]. Нам эти приспособления увидеть не удалось.

У В.В. Сапожникова можно прочитать, что от переправы Кор-Кечу было два пути: более лёгкий по правому берегу с двумя переправами и более трудный – по левому берегу через перевалы по бомам. Один из этих перевалов на современных картах называется Еки-Кобы – и есть цель нашей небольшой экспедиции. В местности Кор-Кечу мы ещё знакомимся с подачи Павла Чоновича с недавно поставленным металлическим памятником стремени, за которым ближе к Катуни находится древний довольно большой курган, окольцованный каменными выкладками в виде кругов. Один из бомов, самый первый от дороги тоже носит название Кор-Кечу. С эти бомом связаны события 80-летней давности. В 1938 году здесь произошла страшная авария, в которой погибли 27 человек, в том числе 25 заключённых – строителей Чуйского тракта, главный инженер строительства Микрюков и молодой шофер – стажер Леонид Ненахов. Акт на автодорожное происшествие составлен Онгудайской милицией (хранится в музее Чуйского тракта): «Пункт № 8. Описание происшествия – 3-го января 1938 г. Машина № 75 Управления дороги шла по направлению Чибит-Бийск груженная заключенными «Сиблага» в количестве 25 человек в кузове и один в кабине кроме шофера. На 339 км. Чуйского тракта, автомашине №75 под управлением шофера стажера Ненахова после предупредительного знака, ограничивающего скорость движения на закрытом повороте, ехал на 3-ей скорости и на выходе из-за поворота на прямую, не успел дать полный разворот машины, ударился передним колесом о каменный парапет, шириной 75 см сбил таковой, и машина № 75 упала под обрыв 32 метра по отвесу на каменные глыбы, лежащие на берегу Катуни. Пункт № 10… Убито 25 человек, шофер Ненахов Леонид Степанович 23 лет и инженер Управления дороги Микрюков Анатолий Исидорович». Со слов Павла Чоновича, всех погибших заключенных похоронили у дороги. А.И. Микрюков и шофер Л. Ненахов покоятся на городском кладбище в Бийске.

Много ещё тайн хранят эти горы. Вот одна из них: «При проведении взрывных работ на боме Кор-Кечу (1979 год) произошло обнажение скального откоса выемки по природной расщелине. Перед глазами строителей в откосе выемки на высоте 5-6 м. от верха земляного полотна открылся грот размером 3-4 м., глубиной не менее 3-х метров. Верхняя часть грота имела явно выраженные следы копоти, сажи. Справа от грота на вертикальной поверхности скалы чёрной краской хорошим почерком была выполнена надпись следующего содержания: «Здесь скитался Глазов Марлен 1942-1944 г.». Фотографий обнаруженного грота нет. При дальнейшей разработке выемки это место было взорвано». Такое сообщение было получено от работника Алтайавтодора Е.И. Ракитянского.

У моста в устье Б. Яломана ведутся дорожные работы. На повороте П.Ч. показывает нам камень в скале, на котором выцарапаны стихи: «К другу. Пусть волны света умчат меня куда-нибудь, тогда пускай и надпись эта напоминает: «Не забудь». 1934 год П.Т. Горбунцов». Под этой надписью небольшими камнями обозначено место вероятного захоронения останков строителя Чуйского тракта. Здесь мы впервые слышим от Чоновича упоминание о некой бабе Лене, которая и приводит в порядок придорожные камни с надписями, бережёт память. Живет она неподалеку на территории туристической базы, которую содержат её племянники. За мостом Павел Чонович показывает нам большую поляну, где располагался еще один лагерь-командировка. От него не осталось никаких следов, разве что рощица тополей, между которыми ещё недавно был фундамент от строений.

Следующая остановка возле одного из самых живописных мест на дороге бома Айры-Таш (разорванный камень). С северной стороны хорошо заметна старая дорога, которая, извиваясь, поднимается на вершину и, спускаясь с южной стороны, примыкает к современной трассе. Мы довольно легко её преодолеваем. На некоторых камнях видны чёткие круглые отверстия, вероятнее всего, оставшиеся от взрывных работ. Сразу же за этим местом справа от дороги на большом валуне чёрной краской замазана надпись, сделанная строителями дороги в 1934 году. Остаётся только сожалеть о неразумном распоряжении местных властей замазать все надписи на камнях у дороги. Этим обстоятельством очень возмущён Павел Чонович, а баба Лена даже ходила ругаться в местную управу. Возвращаемся к устью Б. Яломана и останавливаемся на ночевку у той самой бабы Лены. Ей 82 года. Это маленькая худенькая женщина – алтайка. Имеет обширные знакомства с учеными-археологами, дружит с известным врачом-офтальмологом Мулдашевым, он бывал у неё. Гоняет «чёрных копателей» древних курганов. Выкладывает из камней буддийские духовные лабиринты, организовала в одной из юрт буддийский храм. Мы были покорены её рассказами о камнях, травах, людях. Утром прощаемся с гостеприимной бабой Леной и в путь.

На этот раз – Иня. В недалёком прошлом – это довольно большой населённый пункт с самой крупной автобазой на Чуйском тракте. Так называемый шоферский центр. Сейчас – полуразвалившиеся дома, неухоженные усадьбы, плохие дороги. Единственной достопримечательностью является памятник В.И. Ленину. Первый памятник, поставленный в Республике Алтай. Павел Чонович показывает нам спуск к третьей (верхней) переправе на Катуни. Вторую, в районе М. Яломана, мы проехали не останавливаясь. Верхняя переправа расположена немного ниже по течению от нового моста. Хорошо виден спуск к руслу и на другом берегу подъём на дорогу. Напротив переправы на правом берегу высится гора Хрустальная, где велась добыча горного хрусталя. Она отличается по цвету от других склонов. Через металлический мост переезжаем на правый берег и снова подходим к переправе, но с другой стороны. На самом повороте лежит огромная каменная глыба, где едва угадываются отдельные выцарапанные слова: «…Барнаульский исправник Лучшев…», понятно, что написаны эти слова в 1901 году, остальное разобрать мы не смогли. Подъезжаем к старому Цаплинскому мосту, который построен по уникальному проекту в 1936 году. Спускаемся пешком с правого берега на мост. Кое-где сохранились дорожные тумбы того времени, мечтаем за-

получить хотя бы один для будущей экспозиции музея, понимаем, что забрать их не сможем, габариты нашей машины не позволят. (Забегая вперед, хочется сказать, что такую тумбу привезли в наш музей сотрудники Алтайавтодора, чему мы были очень рады). Мост в полуразрушенном состоянии, но даже в таком виде впечатляет своей былой красотой и надёжностью. Про него довольно много написано, и, казалось, ничего нового найти уже нельзя. Мы по мосту проходим на левый берег, кое-где бревенчатое покрытие моста утрачено, в двух местах видны очаги пожара, обуглены бревна. Внизу бурлит неугомонная Катунь. Немного ниже по течению красуется металлический мост, тоже уникальный по своей конструкции. На левом берегу нас ждет несколько важных находок: во-первых, хорошо заметны ямы от землянок, в которых жили строители – заключенные 7-го отделения Сиблага, во-вторых, мы находим полуразвалившиеся деревянные перекрытия самой землянки с трубой на крыше, несколько артефактов времен строительства моста 1935-1936 годов. Снова возвращаемся через новый мост по дороге в сторону Кош-Агача. За Иней справа от дороги стоят известные каждому проезжающему 4 каменные бабы. Павел Чонович рассказывает нам, что их собрали в разных местах, поставили рядом, и теперь они являются объектом паломничества у туристов. А слева от дороги чуть-чуть поодаль лежит огромная каменная глыба. Павел Чонович рассказывает легенду о богатыре, который выйдя в эту долину, сильно устал, решил отдохнуть и просушить потник, но, не найдя подходящего места, оторвал от скалы глыбу и бросил её. Она воткнулась в землю. Тогда богатырь прилег возле неё в тень, а потник повесил на камень. С тех пор глыба стояла много веков, пока один тракторист на спор не опрокинул её навзничь. Так и кончаются легенды.

Мы возвращаемся по дороге в долину Б. Яломана и на 8-м километре к селу останавливаемся. Справа от дороги едва заметные следы старого пути – нам туда. Это начало дороги на перевал Еки-Кобы – одна из главных целей нашей поездки. Павел Чонович показывает направление: «Идите, не заблудитесь, только возьмите воды и немного перекусить на всякий случай. Я прошел бы этот путь за час. Вам даю – три. Мы с машиной будем ждать вас на той стороне перевала в долине Карасу», – напутствует он нас.

Вряд ли он оставил бы нас одних, если бы не его загипсованная рука. Разглядывая перед поездкой этот перевал на космических картах, мы понимали, что переход должен быть довольно трудным. Северная сторона покрыта тайгой, поэтому спуск должен быть труднее подъема. А на южном склоне хорошо просматривалась ниточка зигзагов дороги, поднимающихся на самую вершину перевала. Швецов в своей книге «Чуйский торговый путь в Монголию» в 1898 году упоминает об этом участке пути, называя его Еломанским: «Есть возможность разработать теперешний вьючный путь по левому берегу Катуни на р. Нижний Еломан. На этом пути четыре бома, которым необходима разработка, и сделать пригодным для колесной дороги – Джендыштар, Моонштар, Асроташ и Конгорар. … лица, командированные на Чую специально с целью исследования тракта, находят, что может быть проложение дороги по Еломанскому пути. Следует отдать предпочтение Еломанскому пути». Итак, мы у подножия перевала. Дорога идет на подъём, сильно заросла травой и кустарником. Встречается много древних курганов. Зигзаг древней дороги, укреплённой подпорными стенками,

открылся взору не сразу, примерно после часа пути. Едва видимая колея от двуколок устремляется вверх через перевал. Если еще теплилась надежда, что дорога пройдет через какую-либо расщелину и не будет круто подниматься вверх, то, увидев открывшуюся перед нами картину, мы поняли, что придется карабкаться по крутому склону перевала. Возврата назад нет, нас там никто не ждет. Поэтому – только вперед. Часто останавливаемся, переводя дыхание. По дороге встречаются красивые цветы: астра альпийская, эдельвейсы, мордовник шаровидный и неожиданно встретили на самой вершине перевала цветущий подснежник – сон-трава. На вершину перевала мы добрались через два с половиной часа от начала пути, очень уставшие, но довольные собой. Ольга Борисовна поднялась на самый пик и восхитилась заснеженными вершинами гор, видными вдали. У нас с Татьяной Александровной не было даже сил дойти до неё. Трудно найти подходящие слова для выражения чувств, которые мы испытали. Вокруг нас – вершины гор. Красота – невероятная. Мы стояли на высоте 1800 метров на вершине перевала. Но предстоял еще спуск. Как мы и предполагали, северный склон, по которому нам предстояло идти, был покрыт лесом. Нашли едва заметные следы от некогда существовавшей дороги и начали двигаться вниз в долину Карасу, где нас должны были ждать наши компаньоны. Дороги почти не было, мы несколько раз ее теряли, но упорно продолжали двигаться вниз по склону через завалы, мхи, поваленные деревья и вывороченные корни. Рот, глаза и нос забивала мошкара. Затем лес стал редеть, мы нашли дорогу и, обогнув еще один горный отрог, вышли в долину Карасу, где на противоположной стороне увидели приветствующие нас две фигуры – это были Павел Чонович и наш отважный водитель – Татьяна. Татьяна нам рассказала, что Павел Чонович очень волновался за нас и уже хотел вызывать службу МЧС. Подъем и спуск с перевала занял у нас 5 часов.

В этой же долине, по нашим сведениям, находилась в 30-е годы прошлого века лагерная командировка. Мы отправились на поиски этого места, там должны остаться следы пребывания бараков и других лагерных построек. Вскоре перед нами открылась большая поляна, на которой было то, что мы искали. Два длинных увала – следы от бараков, квадратные ямы – где, скорее всего, располагались вышки, нашли ямы и от других строений. По всему полю валялись ржавые консервные банки. Мы подобрали несколько – может быть, удастся по цифрам на днище добыть какую-либо информацию. Прямо у подножия горы находится православный крест с надписью: «На этом месте в 1930-х годах находилось 7 отделение Сиблага ОГПУ. Здесь погребен прп. Мч. Киприян (Неклюдов) Память его 3/16 июня». Иеромонах Киприян был заключенным в этом лагере и тоже строил дорогу. В 2002 году он был канонизирован РПЦ, а в 2010 году был поставлен памятный крест.

Чуйский тракт через пространство и время соединяет нас, живущих в 21 веке, с теми, кто прокладывал вьючные, гужевые и автомобильные пути и со всеми людьми, чья жизнь была тесно связана с этой древней, овеянной легендами дорогой.

Мы выполнили все намеченные планы – пора возвращаться. В Онгудае прощаемся с нашим дорогим другом Павлом Чоновичем. По предложению водителя Татьяны едем в деревню Теньга к ее приятельнице Галине Филипповне. Она работает зоотехником в большом племенном хозяйстве Теньгинском. Утром следующего дня Галина Филипповна провела нам

экскурсию по своему селу. Теньга – село, по которому проходил старый Чуйский тракт. Вот как описывает это село В.В. Сапожников: «Теньга представляет центральное место кочующих окрест алтайцев, и поэтому здесь же помещается родовое управление, при котором живет писарь. … Стоит дом ямщика и тут же просторный дом – земская квартира, вероятно лучшая на всем Чуйском тракте. Она построена богатым алтайцем Аргамаем Кульджиновым, дом которого стоит вблизи станции» [Сапожников, 1912, с. 62]. Аргамай владел огромными табунами лошадей, поставлял их в Москву и другие города. До наших дней сохранились его постройки, в частности, амбар для хранения зерна. Сохранились фрагменты оросительной системы, созданной им для полива земли, так называемые суваки. Галина Филипповна уверенно показывает, где она проходила. Еще в детстве об оросительной системе Аргамая рассказывал школьный учитель. В селе сохранилась церковь. На площадке возле школы стоят памятники советского периода, мемориал в честь Великой Отечественной войны. Село аккуратное, много цветов. Нам пора прощаться. Возвращаемся в город с новыми планами на будущие экспедиции.

Библиографический список

1. Брещанский М.А. Исследования путей в Горном Алтае. – 1881. – С. 19.
2. Вербицкий В.И. Алтайские инородцы: сборник этнографических статей и исследований алтайского миссионера, протоиерея В.И. Вербицкого / под ред. А.А. Ивановского. – М.: Т-во скоропечатни А.А. Левенсон, 1893.
3. Ледебур К.Ф., Бунге А.А., Мейер К.А. Путешествие по Алтайским горам и джунгарско-киргизской степи. – Новосибирск: Наука, 1993. – 414 с.
4. Малолетко А.М. Чуйский тракт. Времена. Имена. – Томск, 2015. – 88 с.
5. Радлов В.В. Из Сибири. Страницы дневника. – М.: Наука, 1989. – 749 с.
6. Сапожников В.В. Пути по Русскому Алтаю. – Томск, 1912. – 170 с.
7. Швецов С.П. Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая. – Барнаул, 1898. – 91 с.
8. Шишков В.Я. Чуйские были. – Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1986. – 495 с.

А.Н. Дунец, Н.В. Биттер, А.В. Котельникова

ФГБОУ ВО «Алтайский государственный университет», г. Барнаул

ЧУЙСКИЙ ТРАКТ КАК ОСНОВА СЕТИ ТУРИСТСКИХ МАРШРУТОВ АЛТАЯ

В настоящее время Чуйский тракт – это не только федеральная автодорога Р-256 от Новосибирска до границы с Монголией, но и основа сети туристских маршрутов Алтая. Тысячи туристов перемещаются по тракту и тем самым формируют концентрацию туристского потока, создавая своеобразный туристский меридиан России.

Чуйский тракт по праву является одной из самых красивых дорог России, которая привлекает разнообразием меняющихся ландшафтов, наличием объектов туристского интереса и активно развивающимися туристскими центрами. Также тракт – основа транспортной артерии, обеспечивающей доступ к разным частям региона в качестве мест начала туристских маршрутов. Поэтому актуальным является рассмотреть роль Чуйского тракта как основы сети туристских маршрутов Алтая.

Прежде чем перейти к основным туристским маршрутам Чуйского тракта, рассмотрим понятие «туристский маршрут».

Туристский маршрут – путь следования, трасса передвижения туристов, обусловленная целью туристского путешествия и программой пребывания. Маршрут является основой и условием пространственно-организационной туристско-рекреационной деятельности. Функциональное назначение маршрута, обусловленное сочетанием отдельных действий и аттракций, определяет вид туризма [Дунец, с. 89]. Туристский маршрут есть географически определённая, привязанная к данной местности и особенным объектам и описанная с различной степенью детальности трасса похода, путешествия» [Биржаков, с. 65].

Итак, туристский маршрут является последовательным перемещением туриста с посещением исторических и природных памятников и других интересных мест.

Многие туристские маршруты предусматривают использование в туре нескольких различных видов транспорта. Туристы стремятся минимизировать время переезда на далекое расстояние к месту отдыха и рассматривают этап перевозки как вспомогательным элементом тура [Лукьянова, с. 134]. Однако на Алтае при формировании туристских маршрутов в центрах отдыха (на турбазах) этап перевозки по Чуйскому тракту является важным элементом самого тура.

Основными критериями сложившегося маршрута являются: точки начала и окончания маршрута (точки входа и выхода), транспортная доступность, протяженность, продолжительность, эмоциональная доминанта, естественные препятствия, доступность информации и сезонность использования [Мышлявцева, с. 56]. Сеть маршрутов и транспортные коммуникации образуют единую систему. Особая роль в ней принадлежит населенным пунктам, которые являются распределителями туристских потоков по маршрутам. Центры разных иерархических уровней выполняют разные функции.

Рассмотрим Чуйский тракт как основную ось в туристском каркасе региона. Определим следующие основные узлы каркаса – туристские центры: Новосибирск, Бердск, Тальменка, Барнаул с Новоалтайском, Бийск, Горно-Алтайск с Маймой, Усть-Сема, Черга, Туэкте с Караколом, Акташ, Кош-Агач, Ташанта.

Основой туристской сети в регионе может являться система эталонных маршрутов, которые представляют собой наиболее совершенный вариант нитки маршрута, спланированного на основе нескольких факторов, и где прослеживается логика построения маршрута с позиции многих аспектов [Королев, с. 7].

Туристская сеть – это совокупность расположенных в регионе туристско-рекреационных учреждений и маршрутов. В соответствии с характеристиками такой сети определяется уровень туристского развития региона. Функциональное различие такой сети обусловлено их ориентацией на тот или иной вид туристско-рекреационной деятельности, что в том числе

определяет степень развития их материальной базы [Кусков, с. 234]. Среди важнейших проявлений процесса развития территориальной структуры туристских сетей отмечает рекреационное освоение территории, территориальную концентрацию рекреационных функций, рост разнообразия рекреационных функций территории и их территориальную дифференциацию, интеграцию рекреационных территорий [Веденин, с.76].

Понятие туристской сети слизко по своей сути с понятием «опорный каркас» туризма. Каркасный метод использовали в своих работах в качестве одного из ключевых понятий известные географы и градостроители: И.М. Маергойз, Б.Б. Родоман, А.Э. Гутнов, В.В. Владимиров и др. К настоящему времени в научный оборот введен большой набор каркасных терминов: городской каркас, инфраструктурный каркас, опорный каркас расселения, каркас освоения новых районов, опорный экологический каркас, туристско-рекреационный каркас [9]. В состав туристского каркаса могут входить различные элементы: площадного типа, образованные геолого-геоморфологическими, ландшафтными, экологическими, селитебными, культурно-историческими особенностями; линейно-узлового типа (транспортный, энергетический, информационный и др.) [Королев, с. 8].

Опорный каркас туризма формируется как система маршрутно-транспортных коридоров и туристско-рекреационных локалитетов (сконцентрированных туристских объектов), прежде всего туристских центров. Дополнительными соединительными функциями обладают крупные реки. Однако горные хребты и реки часто являются ограничивающими факторами в развитии элементов каркаса.

Каркас представляет собой взаимосвязь линейных и узловых элементов и формирует сетевую структуру. Основные линейные элементы (транспортные коридоры) каркаса обеспечивают возможность перемещение туристских потоков в районе туристского интереса. Туристская сеть прежде всего характеризуется пространственными ориентациями и логикой формирования туристских маршрутов на территории. Несомненно, что другим важным аспектом каркаса является тематическая направленность ее отдельных элементов.

Сформированность опорного каркаса туризма позволяет развивать маршруты определенной пространственной ориентации. В зависимости от структуры каркаса можно различать линейные, кольцевые, радиальные и комбинированные типы маршрутов. Линейный – это маршрут, который начинается в одном пункте и заканчивается в другом. Туристы при этом на протяжении всего маршрута не повторят последовательный путь. Комбинированный маршрут как модель туристского путешествия употребляется чаще всего. Обычно основная линия такого маршрута линейная, иногда кольцевая, а от главной линии маршрута в стороны организуются радиальные выходы, которые могут быть двух видов: кольцевые и линейные. Радиальные выходы организуются с целью посещения каких-либо интересных туристских объектов или препятствий, которые находятся в стороне от линии основного маршрута [Зырянов]. Можно выделить десять типов логики построения маршрутов в пространстве: «посещения», «нанизывания», «пересечения», «тропы», «огибания», «направления», «недоезда (непосещения)», «свободно-ситуативная логика», «логика челночная/избегания», «логика лагеря», «логика исследования/экспедиции» [Саранча, с. 25-31].

Чуйский тракт в опорном каркасе туризма региона является основной осью развития, на которой находятся узлы (турцентры). Размеры узлов, в которых происходит пересечение

линий туристского каркаса, влияют на масштабы туристского потока. На разнообразие маршрутов влияет количество линий, отходящих от узлов, расположенных на Чуйском тракте. В такой логике основными узлами на тракте будут являться Новосибирск – крупный туристский центр, место входа на Чуйский тракт, куда прибывают туристы на самолёте, поезде, автотранспорте. Также крупными узлами в туристской сети региона являются Барнаул, Бийск, Горно-Алтайск, в меньшей степени Ташанта как точка входа со стороны Монголии.

К Чуйскому тракту подходят многочисленные маршруты, в основном использование которых возможно с помощью высокопроходимого транспорта.

Узлы в виде туристских центров, расположенные на тракте, а также линии – автодороги, подходящие к тракту, обеспечивают возможность формирования сети туристских маршрутов. Особое значение имеют туристские центры с развитой автодорожной сетью и имеющие радиальные выходы. Это позволяет развивать разнообразные по пространственной логике туристские маршруты. Наиболее интересным узлом каркаса является Бийск, это исторические центр – начало Чуйского тракта. Здесь на территории Предалтайской долины и северной части Алтайских гор возможны кольцевые маршруты разной тематической направленности (рис. 1). Через Бийск Чуйский тракт проходит с севера на юго-восток. От Бийска формируется довольно густая радиально ориентированная туристская сеть. В южном направлении маршруты идут к курорту Белокуриха, в Солонешенский район к Денисовой пещере. По старому Чуйскому тракту – через село Алтайское с выходом на Чергу или к левобережью Катуни в район озера Ая. Юго-западное направление представлено маршрутами в сторону Чарышского района, Усть-Калманки, Усть-Чарышской пристани и с выходом на Алейск, а также к Быстрому Истоку. К западному направлению маршруты ведут в сторону Правобережного соснового бора реки Оби, к селу Соколово, Акутиха и др. Восточное направление представляет интерес в сторону с. Солтон, а также выход в Турочак к Телецкому озеру или в Горную Шорию. В северо-восточном направлении идут маршруты в сторону с. Целинное с выходом в Тогул, Ельцовку, а также в Кемеровскую область.



Рис. 1. Возможные кольцевые туристские маршруты в северной части Алтая

Уникальным для формирования туристской сети региона является участок Чуйского тракта от границы Республики Алтай до Усть-Семы. Здесь тракт проходит вдоль реки Катунь и обеспечивает удобство в создании туристской инфраструктуры. Первоначально объекты туризма начали появляться в населенных пунктах, а затем турбазы распространились практически на всех более-менее удобных местах правого берега Катуни. Населённые пункты и средства размещения здесь являются местами начала экскурсионных или туристских маршрутов. Это маршруты на левый берег Катуни через мосты сел Платово, Катунь, Соузга и мост на Бирюзовой Катуни. Интерес представляют также малые пешеходные мосты, например, в селе Барангол, где маршруты идут на Камышлинский водопад. На правом берегу в этом районе маршруты уходят к туристским природным объектам, например, озеро Манжерок, долинам рек (например, Куюм) к с. Чемал, Каракульским озерам.

Большие перспективы имеет развитие кольцевых туристских маршрутов с использованием участка старого Чуйского тракта от села Ая до Черги. Также является перспективным кольцевой маршрут от Чуйского тракта в Усть-Канский район с выходом на Черный Ануй к Денисовой пещере и кольцевой маршрут через Бийск или укороченный его вариант через с. Алтайское. Более продолжительные кольцевые маршруты возможные с использованием автодороги от села Туэкта да Усть-Кана с возвращением через Чергу или использовать более продолжительный вариант трассы, через Солонешенский район.

Итак, большие перспективы имеет развитие туристских маршрутов, связанных со строительством участка автодороги от устья р. Чуя до села Тюнгур. Это позволит сформировать на Алтае внутренние туристское кольцо и обеспечит более равномерное развитие туристской сети в регионе (рис. 2).

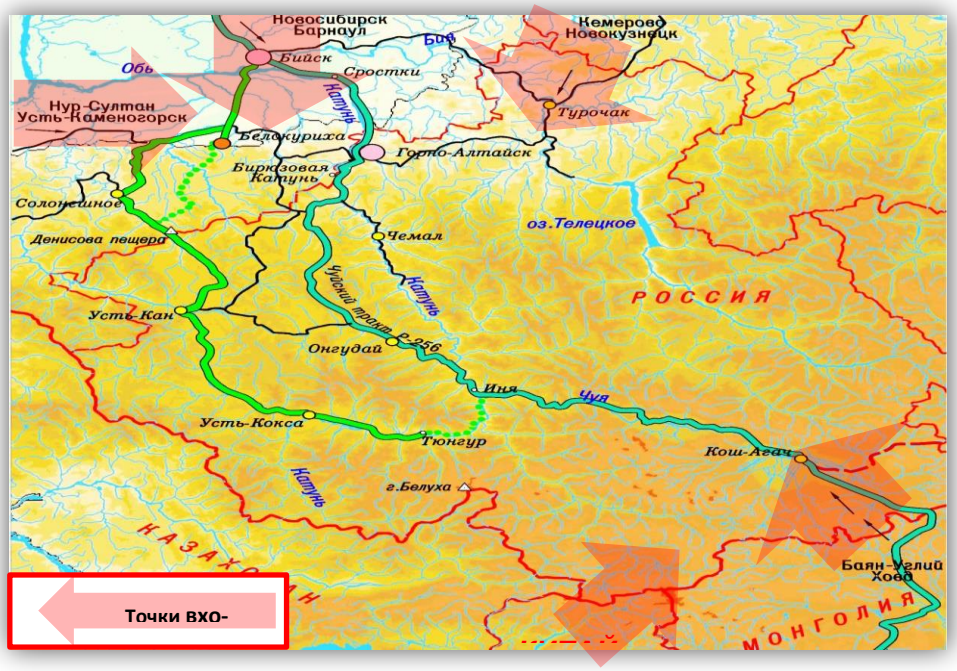


Рис. 2. Чуйский тракт и перспективные элементы туристской сети «Внутреннее туристское кольцо Алтая»

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 22-27-00245 «Теоретико-методологические основы проектирования туристских территорий в условиях социально-экономических систем предгорных и горных территорий Алтая».

Библиографический список

1. Биржаков М.Б. Введение в туризм. – СПб.: Герда, 2000. С. 192.
2. Веденин Ю.А. Динамика территориальных рекреационных систем. – М.: Наука, 1982. – 190 с.
3. Дунец А.Н. Туристско-рекреационные комплексы горного региона: монография. – Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2011. – 204 с.
4. Зырянов А.И., Королев А.Ю. Логика туристского путешествия и разработка эталонных маршрутов // Географический вестник. 2009. № 2. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/logika-turistskogo-puteshestviya-i-razrabotka-etalonnyh-marshrutov (дата обращения: 08.04.2022).
5. Королев А.Ю. Эталонные маршруты и оценка туристских возможностей горных территорий: автореф. дис. … канд. геогр. наук. – Пермь, 2010. – 23 с.
6. Кружалин В.И. Научно-методическое обоснование проектирования туристско-рекреационных зон // Туризм и рекреация: фундаментальные и прикладные исследования: труды II междунар. науч.-практ. конф. – М.: Турист, 2007. – С. 34-38.
7. Кусков А.С., Голубева В.Л., Одинцова Т.Н. Рекреационная география: учеб.-метод. комплекс. – М.: Флинта МПСИ, 2005. – 496 с.
8. Лукьянова Л.Г., Цыбих В.И. Рекреационные комплексы: учебное пособие / под общ. ред. В.К. Федорченко. – К.: Высшая школа, 2004. – 346 с.
9. Маергойз И.М. Территориальная структура хозяйства. – Новосибирск: Наука, 1986. – 300 с.
10. Мышлявцева С. Э. Маршрутный принцип территориальной организации туризма // Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития. – Ростов н/Д.: Изд-во ЮФУ, 2010. – С. 444-477.
11. Саранча М.А. К проблеме пространственной логики построения туристских маршрутов // Современные проблемы сервиса и туризма. 2017. № 3 (11). С. 25-31. DOI: 10.22412/1995-0411-2017-11-3-25-31.

Т.В. Захарова
Казенное учреждение Республики Алтай «Государственный архив Республики Алтай»,
г. Горно-Алтайск

ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА В АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТАХ. ПОДГОТОВКА СБОРНИКА АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ «ЧУЙСКИЙ ТРАКТ: ОТ ВЬЮЧНОЙ ТРОПЫ ДО ДОРОГИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗНАЧЕНИЯ», ПОСВЯЩЁННОГО 100-ЛЕТИЮ ПОЛУЧЕНИЯ ЧУЙСКИМ ТРАКТОМ СТАТУСА ДОРОГИ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЗНАЧЕНИЯ

Чуйский тракт имеет богатейшую многовековую историю, без него невозможно представить торговые, культурные и иные взаимоотношения Горного Алтая со многими регионами и странами. История строительства тракта издавна привлекала внимание не только профессиональных исследователей, но и широкой общественности.

Разрозненность сведений, хранящихся в нескольких сибирских архивах, большие хронологические рамки документов по строительству тракта предопределили заинтересованность Государственного архива Республики Алтай в их систематизации, обобщении и популяризации.

В этой связи еще в 2019 г. архивом был задуман сборник архивных документов по истории строительства Чуйского тракта [Чуйский тракт…, 2020]. В соответствии с замыслом сборник должен был стать своеобразным итогом многолетней работы архивистов по поиску и систематизации архивных документов по истории строительства главной транспортной артерии Горного Алтая.

В результате в сборник вошли документы из фондов государственных архивов Новосибирской области, Алтайского края, Томской области и Республики Алтай.

Архивные документы, в разные годы предоставленные алтайскими и томскими архивистами, в основном отразили досоветскую историю тракта. Это разнообразные записки о торговле бийских купцов с Китаем и Монголией, рапорта государственных чиновников, отчеты об устройстве дорог, состоянии торговых путей от г. Бийска до монгольской границы, документы о деятельности изыскательской партии под руководством В.Я. Шишкова.

Архивные документы, выявленные в Государственном архиве Новосибирской области, воссоздали более позднюю историю тракта. В своем большинстве это отчеты об исследованиях дороги, протоколы технических совещаний конца 1920-х – начала 1930-х гг.

Самый большой пласт документов по «советской» истории тракта отложился собственно в архиве, сотрудниками которого и была проведена работа по их выявлению, систематизации и описанию. Документы семи фондов позволили «раскрыть» историю Чуйского тракта периода его преобразования в дорогу государственного значения, рассмотреть процессы восстановления и финансирования, функционирования во время Великой Отечественной войны и в послевоенное время. Особое внимание было уделено выявлению документов, раскрывающих одно из «белых» пятен истории дороги – применение труда заключенных Сиблага.

До недавнего времени эти документы находились под грифом «секретно» и были недоступны широкому кругу исследователей. Указанные документы, характеризующие быт и условия труда заключенных, были выявлены и включены в сборник.

Документы конца 1990-х – начала 2000-х гг. были выявлены в текущем архиве казенного учреждения Республики Алтай «Республиканское управление автомобильных дорог общего пользования «Горно-Алтайавтодор» и стали своеобразным завершающим «аккордом» сборника архивных документов.

Все выявленные документы были систематизированы в хронологической последовательности по восьми разделам: «Первые сведения о Чуйском тракте», «От вьючной тропы к колесной дороге», «Изыскательские работы на Чуйском тракте. Экспедиция В.Я. Шишкова», «Дорога государственного значения», «Чуйский военизированный тракт (ЧВТ)», «Чуйский тракт в годы Великой Отечественной войны», «Федеральная дорога М-52 «Чуйский тракт»», «Дорога федерального значения».

Особого внимания заслуживают представленные в сборнике фотодокументы, отражающие историю строительства и современное состояние Чуйского тракта.

Фотодокументы были выявлены в фондах Государственного архива Алтайского края, Государственного архива Республики Алтай, Национального музея имени А.В. Анохина, Музея Чуйского тракта (г. Бийск), Алтайского государственного краеведческого музея, Бежецкой центральной районной библиотеки им. В.Я. Шишкова.

Все фотографии представлены в чёрно-белом изображении и рассредоточены по основным разделам сборника. Фотодокументы из фондов Национального музея имени А.В. Анохина были опубликованы впервые. Каждый снимок имеет название, дату съемки, ссылку на источник (место хранения). В целом при подготовке сборника удалось создать достаточно хорошие подборки фотодокументов, иллюстрирующие основные разделы сборника архивных документов.

Особый блок иллюстративного материала составляет картографический материал. Несмотря на его незначительное количество в сборнике, ценность этих документов достаточно высока. Из фондов Государственного архива Алтайского края в сборник включены рукописные картографические материалы к отчету поручика инженерных войск П. Голышева о результатах обследования местности от Бийска до Кош-Агача за 1898 г., выкопировка с карты Алтайской губернии 1892 г. «с показанием» Чуйского тракта от Бийска до Кош-Агача, из фондов Государственного архива Новосибирской области в сборник включена карта Чуйского тракта, датированная 1925 г.

Архивные документы в сборнике «разбавлены» составителями не только фотодокументами и картографическим материалом, но и историческими сведениями о строительстве Ининского моста, первом Западно-Сибирском автопробеге Бийск – Кош-Агач, биографическими сведениями первых купцов, торговавших по Чуйскому тракту, инженера В.Я. Шишкова.

Неотъемлемой частью сборника является его научно-справочный аппарат: список сокращений, словарь понятий и терминов, именной и географический указатели, перечень ар-

хивных фондов, использованных при составлении сборника, а также документов, включенных в сборник.

В целом сборник архивных документов «Чуйский тракт: от вьючной тропы до дороги федерального значения», подготовленный Государственным архивом Республики Алтай, стал достаточно серьезным и интересным изданием по истории Чуйского тракта более чем за столетний период.

Библиографический список

1. Чуйский тракт: от вьючной тропы до дороги федерального значения: сборник документов. – Горно-Алтайск: Литературно-издательский дом «Алтын Туу», 2020. – 316 с.

В.В. Исаев
Алтайский филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте России, г. Барнаул

СОБЫТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ НА АЛТАЕ В РАЙОНЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА КАК ИСТОРИЧЕСКИЙ ИСТОЧНИК В ТУРИСТСКО-ЭКСКУРСИОННОЙ РАБОТЕ

В настоящее время Чуйский тракт является не только автомобильной дорогой федерального значения, но и культурно-историческим объектом, наследие которого – неотъемлемая часть исторического прошлого Алтая.

При освещении исторических этапов развития Чуйского тракта в туристско-экскурсионной работе период Гражданской войны, как правило, даётся фрагментарно.

Между тем события Гражданской войны занимают значимое место в истории Алтая, на территории которого они носили особенно кровопролитный и упорный характер.

Накануне Гражданской войны в Сибири Чуйский тракт оставался важнейшей транспортной и торговой артерией Алтайской губернии, через которую осуществлялись торгово-экономические связи с соседними Монголией и Китаем, а также алтайским и русским населением на всём протяжении этого пути.

Конфигурация Чуйского тракта на тот момент отличалась от современной. Тракт начинался в селе Алтайском и через сёла Черга и Онгудай тянулся до Кош-Агача. Работы по проектированию пути от Бийска правым берегом Катуни через Майму, предпринятые в 1913-1914 гг., реализованы не были по причине начавшейся Первой мировой войны.

Февральская революция 1917 г. породила рост национального движения на окраинах бывшей Российской империи, среди которых оказалась и Алтайская губерния. В Горном Алтае коренное население выступило с идеей предоставления данной территории национальной автономии.

События, происходившие в Горном Алтае в 1917 – весной 1918 г., создавали крайне напряжённую ситуацию, обостряя с одной стороны отношения между алтайцами и русскими,

с другой – между Каракорум-Алтайской управой и советской администрацией Алтайской губернии.

Нестабильность в регионе стала благоприятной почвой для противников советской власти в Гражданской войне, которая развернулась в Сибири 25-27 мая 1918 г. с выступления чехословацкого корпуса на огромном пространстве транссибирской магистрали.

Гражданская война на Чуйском тракте началась с выступления капитана Д.В. Сатунина, служащего советской внешнеторговой экспедиции в Монголию, участника Первой мировой войны. Опираясь на представителей алтайской интеллигенции, депутатов Горной думы, выступавшей за территориальное самоуправление для Горного Алтая и его выделение из Бийского уезда, он поднял восстание против советской власти.

Заявив о поддержке «инородческого населения» и заигрывая с «туземной» алтайской «Каракорумской окружной инородческой управой», Сатунин формально вошел под её подчинение. Он и его помощник сотник Шустов выдвинули лозунг «Алтай для алтайцев». Насколько Сатунин был искренен в данной политической позиции, сказать трудно. Скорее всего, он хотел использовать националистов Горного Алтая в своих целях, а те, нуждаясь в вооружённой силе, пытались, в свою очередь, использовать сатунинцев.

23 июня 1918 года его инородческо-русский отряд занял село Кош-Агач. В селе было захвачено имущество советской внешнеторговой экспедиции, направленной весной 1918 года в Монголию для закупки скота [Алтай. 1918].

Продолжая движение по Чуйскому тракту к Улале, отряд Сатунина беспощадно подавлял местные совдепы [Пахаев, 1965, с. 131-132].

Заняв село Онгудай, капитан Сатунин обнародовал грамоту с обращением к населению края. В ней он сообщал «о введении военного управления в Горно-Алтайском округе» [Дело Алтая. 1918].

14 июля отряд Сатунина численностью в 85 человек прибыл в Улалу, забрал около 200 винтовок из запасов Каракорумской управы, установил охрану почты, телеграфа и арестных домов.

Покинув Улалу 18 июля, сатунинцы двинулись в Онгудай, объявленный «столицей Алтайской республики».

Действия Сатунина приобрели бесконтрольный характер, сопровождались жестокими расправами не только над сторонниками советской власти, но и мирным, аполитичным населением. В целях предотвращения дальнейшего хаоса Временное Сибирское правительство, взявшее власть в Сибири после свержения советской власти, направило в район Чуйского тракта воинские подразделения, которым в августе 1918 г. в Кош-Агаче удалось арестовать Сатунина и восстановить стабильность на всём протяжении Чуйского тракта.

События на Чуйском тракте сопровождались общим изменением ситуации в Алтайской губернии.

9 июня пал Камень, 15 – Барнаул, 16 – Змеиногорск. 20 июня отряд чехословаков численностью всего в 60 человек, при одном орудии, занял Бийск [ГААК. Ф.Р. 1061. Оп. 2. Д. 115. Л. 4].

К концу июня Омская, Томская, Алтайская и Семипалатинская губернии уже полностью находились в руках Временного Сибирского правительства.

10 августа 1918 г. у скал горы Бай-туу (Байда) в семи километрах от Тюнгура попал в засаду и был уничтожен знаменитый отряд Петра Сухова, рейдировавший по белым тылам в течение почти двух месяцев в безуспешных попытках уйти через Уймонский и Чуйский тракты в «Красный Туркестан» [Познанский, 1973, с. 205].

С разгромом отряда Сухова вооруженное сопротивление сторонников советской власти на территории Алтайской губернии прекратилось, но установившееся затишье продолжалось недолго.

Во многом это объяснялось политикой новой власти. Временное Сибирское правительство объявило о денационализации промышленных предприятий, восстановлении частного землевладения, ввело военно-полевые суды, смертную казнь за политические преступления. Возросло бремя налогов, включая недоимки за 1914–1917 гг. Кроме того, правительство проводило реквизиции продовольствия, фуража, лошадей, лыж, вещей.

Первоначально крестьяне оказывали пассивное сопротивление властям, отказываясь служить в белой армии и платить налоги. Но вскоре их борьба приняла вооруженный характер.

С 1919 г. на Алтае усилилась деятельность большевистских организаций. Восстановленные после разгрома они постепенно набирали силу.

Третья Сибирская партийная конференция, состоявшаяся 20–21 марта 1919 г. в Омске, в своих решениях подчеркивала: «Главная задача революционной работы в сибирской деревне, заключается в подготовке военных сил, технических и продовольственных запасов для будущих военных действий и в соответствии с этим вести агитацию среди крестьян, казаков и инородцев» [Исаев, 2004, с. 112].

2 августа 1919 г. по призыву подпольной большевистской организации села Зимино на Алтае развернулось повстанческое движение, ставшее одним из самых мощных в Сибири. В нём участвовало более 100 тысяч крестьян шести уездов Алтайской губернии [Повстанческое движение на Алтае 1935, с. 111].

Непосредственно Чуйский тракт народное выступление практически не захватило, ожесточённая борьба велась в предгорных районах, но последствия повстанческого движения скоро ощутили и здесь.

К середине сентября 1919 г. повстанческое движение на Алтае было разгромлено, его участники, спасаясь от карательных подразделений, ушли в Горный Алтай, где 14 сентября в верховьях реки Загрехи сформировали 1-й горно-партизанский полк, командиром был избран И.Л. Никифоров.

Осознавая, что дальнейшие успехи зависят от наличия крупных сил, командование полка решило двинуться в район Черного Ануя на соединение со 2-м горно-партизанским полком, сформированным в урочище Текуш.

23 сентября в деревне Черный Ануй 1-й и 2-й полки объединились в бригаду под командованием И.Я. Третьяка [ГААК. Ф.Р. 1061. Оп. 1. Д. 456. Л. 49–56].

Растущая активность партизан вызвала серьезную обеспокоенность белых властей. 21 сентября 1919 г. приказом главнокомандующего армиями восточного фронта территория Алтайской губернии объявляется временным районом театра военных действий [Алтайские ведомости. 1919].

На Чуйском тракте располагаются отряды подполковника Хмелевского, коменданта Алтайского района капитана Федоровича, поручика Гордиенко и прапорщика Кайгородова. Для борьбы с партизанами привлекаются добровольческие дружины.

Основной задачей вышеназванных подразделений становится уничтожение партизанских отрядов, а также обеспечение безопасности ряда ключевых объектов: сёл, деревень, дорог и пр.

В конце сентября – первой половине октября 1919 г. партизаны, усилив свои силы за счёт 3 полка, сформированного из жителей Уймонской долины и соединив их в 1 горно-конную дивизию, разгромили белогвардейские подразделения на Уймонском тракте.

17 октября партизанская дивизия развернула наступление на Чуйский тракт из Белого Ануя через деревню Барагаш на село Шебалино. Опасаясь расправы со стороны партизан за свою службу в местной карательной дружине, Шебалино покинули почти все её жители.

Такие опасения были оправданы. По признанию Я.А. Пасынкова (члена агитсовета партизанской дивизии), «пленных горно-конная дивизия Третьяка брала редко, большинству отрубали головы на рукомойки» [ГААК. Ф.Р. 1061. Оп. 1. Д. 395. Л. 18].

20 октября партизанские полки повели наступление на Теньгу и Туэкту. Отряд хорунжего Валюжанина, обнаруживший партизан у Теньгинского озера, вступить с ними в бой не решился. После непродолжительной перестрелки он начал отход к Туэкте, к основным силам Кайгородова. Преследуя противника, 1-й полк занял Теньгу, 2-й полк вытеснил белых из Туэкты, но за пределами деревни был остановлен и лишь с подходом 1-го полка смог продолжить наступление. Белогвардейские подразделения отступали через Онгудай к деревне Хабаровке. Вместе с ними уходило гражданское население, в основном семьи богатых крестьян и дружинников. За Хабаровкой отступающие попали в засаду, устроенную местными крестьянами, но сумели прорваться и уйти к Катунским паромным переправам [Исаев, 2004, с. 140].

Партизанская дивизия, одержав победу, расположилась на отдых в сёлах и деревнях Чуйского тракта: Туэкте – Теньге – Онгудае – Хабаровке – Купчегене.

28 октября 1919 г. в Онгудае прошло расширенное военное совещание, участники которого приняли решение: ввиду того, что Чуйский тракт представляет собой один из важнейших пунктов, на котором неприятель сосредоточивает свои силы, военные действия партизанских полков на ближайший период сконцентрировать только в полосе, прилегающей к Чуйскому тракту.

Белогвардейское командование решило нанести по партизанам опережающий удар.

29 октября воинские части подполковника Хмелевского и начальника туземного дивизиона поручика Серебренникова, усиленные отрядом поручика Гордиенко, Алтайской и Шебалинской карательными дружинами, совершили нападение на расположения 1-го партизанского полка в деревне Туэкта. Первоначально белым сопутствовал успех, им удалось снять

ночные разъезды и посты противника, ворваться на окраину деревни, но дальнейшее их продвижение встретило ожесточенное сопротивление партизан. Бой за Туэкту продолжался более двух суток. Его исход решил 2-й партизанский полк, совершивший переход через Каракольские горы и вышедший в тыл белым со стороны деревни Теньга. Неожиданный маневр партизан привел белых в замешательство. Не оказывая практически никакого сопротивления, они начали спешное отступление по Чуйскому тракту. К вечеру 31 октября 1919 г. партизаны заняли Шебалино, а утром 2 ноября развернули наступление на село Алтайское, через которое открывалась прямая дорога на Бийск.

Наступление велось по двум направлениям: 1-й и 3-й полки продвигались по Чуйскому тракту через Мыюту – Чергу – Комар – Сарасу, 2-й полк – левой стороной тракта через Барагаш – Ильинку – Тоурак – Куяган – Никольское.

5 ноября 1919 г. 1-й и 3-й полки, не дожидаясь подхода 2-го полка, атаковали позиции белых в четырёх километрах от села Алтайского. Подполковник Хмелевский бросил в бой почти все свои силы (около 1500 бойцов), но сдержать натиск красных они не смогли. В ночь с 5 на 6 ноября Хмелевский отдал приказ оставить Алтайское и отступить к селу Смоленскому. Очередная победа партизан способствовала быстрому росту их численности. В Черно-Ануйском районе был сформирован 5-й партизанский полк, в деревне Ая – 9-й полк, в Шебалино (еще до захвата села Алтайского) сформировался 4-й полк.

Поздним вечером 10 ноября партизанские полки вошли в село Смоленское. Оказавшись в непосредственной близости от Бийска (в 18–20 километрах), они тем не менее от наступления на город временно отказались. Штаб дивизии, учитывая то, что Катунь еще не покрылась прочным льдом, решил продвигаться в Усть-Пристанский район на соединение с армией Мамонтова. Накануне выступления численность горно-конной дивизии достигла более 18000 человек.

Осуществление намеченного плана началась 11–12 ноября 1919 г., но к этому времени навстречу партизанам были выдвинуты наиболее боеспособные белогвардейские подразделения, основу которых составляли казаки: Усть-Каменогорский полк есаула Горбунова и отряды с Бийской линии.

13 ноября в бою за казачью станицу Терскую партизаны потерпели поражение, 15-16 ноября последовала очередная неудача у села Солоновка.

Партизанские полки устремились в обратном направлении к селу Алтайскому, по ходу движения у села Точильное были разбиты 1-й и 2-й полки – лучшие в горно-конной дивизии.

22 ноября 1919 г. партизанские части вышли к селу Алтайскому. Штаб дивизии рассчитывал дать здесь решающий бой, но после того как выяснилось, что у большинства бойцов боеприпасы практически на исходе, было принято решение отступать через горы на село Куяган [Исаев, 2004, с. 145-146].

Победа над партизанами в предгорьях Алтая оказалась для белых последним серьёзным успехом. К этому времени обстановка в других районах Алтайской губернии, а также за её пределами коренным образом изменилась.

14 ноября 1919 г. была оставлена столица Белой Сибири город Омск.

16-17 ноября партизанская армия Мамонтова одержала победу в переломном Солоновском сражении в степной зоне Алтая. Началось повсеместное крушение белого фронта в Сибири. В направлении Барнаула и Бийска началось продвижение партизанских отрядов и регулярных частей Красной Армии.

1 декабря партизанская дивизия Третьяка, отступившая ранее в Куяган, также перешла в наступление.

5 декабря партизанские отряды освободили Змеиногорск, 8 декабря – Камень. В ночь на 9 декабря, после получения сведений о невозможности удерживать Барнаул, началась спешная эвакуация белогвардейских подразделений и части гражданского населения Бийска. К 5 часам утра город опустел. Тысячи людей устремились по Чуйскому тракту в Монголию. Одни уходили по идейным соображениям, других увлек общий поток отступающих.

10 декабря 1919 г. в Бийск вошли партизанские отряды. В тот же день решилась судьба Барнаула. С восстановлением советской власти в главных административных центрах Алтайской губернии Гражданская война завершилась.

На Чуйском тракте боевые столкновения продолжались ещё в 1920-1922 гг. Организатором борьбы с советской властью выступил есаул А.П. Кайгородов. Ликвидация его отряда частями особого назначения под командованием И.И. Долгих 16 апреля 1922 г. в селе Катанда привела к миру и на территории Горного Алтая.

Библиографический список

1. Алтай. 1918. 26 июня.
2. Алтайские ведомости. 1919. 24 сентября.
3. ГААК. Ф.Р. 1061. Оп. 2. Д. 115. Л. 4.
4. ГААК. Ф.Р. 1061. Оп. 1. Д. 456. Л. 49–56.
5. ГААК. Ф.Р. 1061. Оп. 1. Д. 395. Л. 18.
6. Дело Алтая. 1918. 16 июля.
7. Исаев В.В. Казачество Бийской линии в революции и Гражданской войне: монография. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2004. – 280 с.
8. Пахаев С. Я. Контрреволюционная роль каракумской областной управы в годы Великой Октябрьской Социалистической революции // Вопросы истории Сибири. – Вып. П. – Томск, 1965. – С. 130-131.
9. Повстанческое движение на Алтае: сб. / под. ред. В. Вегмана. – Новосибирск, 1935. – 125 с.
10. Познанский В.С. Очерки истории вооруженной борьбы Советов Сибири с контрреволюцией в 1917–1918 гг. – Новосибирск, 1973. – 307 с.

А.С. Муравлев
Алтайское региональное отделение Российского военно-исторического общества, г. Барнаул

КАРАВАН ДРУЖБЫ. 80 ЛЕТ НАЗАД ЛУВСАН ПРИВЕЛ В БИЙСК ВЬЮЧНЫХ ЖИВОТНЫХ С ПОДАРКАМИ ИЗ МОНГОЛИИ ДЛЯ ВОИНОВ КРАСНОЙ АРМИИ

Зимой 1942 года из Ховдского аймака Монголии в алтайский город Бийск направился караван верблюдов и лошадей с подарками для воюющей с фашистами Красной армии.

Уже 22 июня 1941 года, в первый день войны в Улан-Баторе руководство страны приняло решение об оказании всесторонней помощи Советскому Союзу, с энтузиазмом встреченное монгольским народом.

Так что первыми союзниками Советского Союза в борьбе с гитлеровской Германией стали вовсе не США и не Великобритания – они решились на это только 26 мая 1942 года.

Мне довелось в 2006 и 2011 годах встречаться с Лувсаном, руководителем каравана, гружёного тёплой одеждой и продуктами питания. Подарки для красноармейцев готовили, собирали жители Западной Монголии, воспринявшие весть о нападении на СССР гитлеровской Германии как собственную беду. Они хорошо помнили помощь РККА монгольским войскам в 1938-1939 годах при отражении японской агрессии у озера Хасан и на Халхин-Голе.

Мужчины вышли на охоту, чтобы добыть в горах кабанов, маралов и антилоп, женщины изготовили более пяти тысяч фуфаек, 10 тысяч полушубков и сапог, связали 22 тысячи пар носков и варежек из верблюжьей шерсти, насобирали по сомонам семь тонн сушеного мяса. Население Ховдского аймака собрало для советских людей, борющихся с фашизмом, 200 миллионов тугриков для постройки танков Т-34.

17 сентября 1942 года караван из 1200 вьючных животных с тяжёлой поклажей и 110 караванщиков тронулись в долгий, утомительный путь.

Лувсан, которому в ту пору было 19 лет (рис. 1), являлся руководителем ревсомола сомона Манхан Ховдского аймака, иначе говоря, секретарём ячейки монгольского комсомола. Вместе с такими же, как он, молодыми караванщиками, ему предстояло преодолеть десятки горных перевалов и рек, тысячу километров сложного пути, чтобы доставить ценный груз на железнодорожную станцию Бийск.



Рис. 1. Руководитель каравана

С трудом удалось преодолеть старый Чике-Таманский перевал (рис. 2). Накануне здесь выпал почти двухметровый слой снега. Около недели караванщикам пришлось рыть в нём траншеи, расчищая путь.



Рис. 2. Современный вид перевала Чике-Таман

Но не меньшую трудность представлял гололёд. Ноги верблюдов, в отличие от лошадей, не имеют копыт, не приспособлены к передвижению по льду (рис. 3).



Рис. 3. Корабль пустыни

Животные скользили на нём, их конечности были окровавлены и разбиты о камни и ледяные торосы.

Караванщики обматывали ноги верблюдов овчиной, войлоком и тряпьём, шили «обувь» из шкур и брезента. А когда караван вовсе не мог двигаться, клали под ноги шубы, куртки, ветки деревьев, доски, золу от костров. Им помогало местное население. На всю жизнь запомнили погонщики гостеприимство алтайцев, русских и казахов из Горно-Алтайской автономной области Алтайского края. Местные жители отогревали в деревянных избах и юртах закутанных в шубы караванщиков, кормили и поили уставших людей и животных.

Очень трудно далось и преодоление подвесного моста в Усть-Семе на Катуни, название которой по-монгольски звучит как Хатын – «леди», «красивая женщина». Упрямые живот-

ные никак не хотели идти по раскачивающемуся настилу. В пути погибли десятки вьючных животных. Приходилось перекладывать груз с обессилевших верблюдов на других, более выносливых.

Только в феврале 1943 года, спустя пять месяцев от старта, караван прибыл на железнодорожную станцию Бийск, где погонщиков встречали как героев. Многие из них получили советские ордена и медали. А юному Лувсану присвоили звание Героя труда Монгольской Народной Республики.

Спустя 10 дней караван отправился в обратный путь. Несмотря на военные трудности, русские вновь загрузили верблюдов пшеницей, мукой, растительным маслом и сахаром, которые караванщики доставили в Монголию. Домой погонщики вернулись лишь через восемь месяцев.

Средства, собранные монголами для Красной армии, были по объёму равны уровню поставок американского ленд-лиза, и это лишний раз подчёркивает беспримерное самопожертвование монголов. К тому же они, в отличие от союзников, передавали всё это Советскому Союзу бесплатно.

Известно, что каждая пятая лошадь в Красной армии была монгольской (рис. 4). Этих выносливых, неприхотливых животных насчитывалось в РККА 485 тысяч. Именно они являлись её главной тягловой силой в период бездорожья, без них были бы невозможны передислокации войск.



Рис. 4. Монгольская лошадь

На собранные населением Монгольской народной республики средства было изготовлено 53 танка Т-34 и Т-70 танковой колонны «Революционная Монголия». Передать её частям РККА 12 января 1943 года приезжал сам маршал Чойбалсан.

Кроме того, на средства монгольских товарищей была сформирована авиационная эскадрилья «Монгольский арат».

А в августе 1945 года, после окончания Великой Отечественной войны, каждый десятый монгол принял участие в Советско-Японской войне.

Лувсан тоже служил в национальной армии, участвовал в советско-японской войне. Кроме знака Героя труда, награждён тремя орденами Сухэ-Батора (рис. 5). В Монголии всего несколько человек имели такие статусные награды.



Рис. 5. В праздничной дэли

К тому же в 2005 году в Барнауле ему вручили российскую медаль Жукова. Когда он, спустя 62 года, вновь ехал в Алтайский край на празднование 60-летия Победы над фашистами, преодолеть Чике-Таман удалось на автомобиле за два часа, а зимой 1942-1943 годов на это потребовалось десять суток. В 2007 году он стал кавалером региональной медали «За заслуги перед обществом». Этой награды Алтайского края впервые удостоили гражданина другой страны.

Долгие 47 лет Лувсан руководил советом сомона, занимая должность, аналогичную председателю сельсовета или главе администрации сельского поселения. Пять раз избирался депутатом Великого народного хурала страны, исполнял обязанности заместителя председателя этого высшего законодательного органа Монголии.

Поэтому на видных местах в его доме висят снимки, где он сфотографирован рядом с руководителями Китая Мао Цзедуном, СССР – Леонидом Брежневым и Монголии – Юмджигийном Цеденбалом. Есть и уникальные дары – часы с руки Цеденбала и счёты, подаренные Мао Цзедуном. Пожалуй, надо ещё очень поискать другого человека в мире, который удостоился бы такой чести.

Руководителей упомянутых стран уже нет несколько десятилетий. Новое поколение, возможно, и не знает таких имён. Но многие думают, что историю делают короли, ханы, императоры, генсеки, президенты. Однако Лувсан был убеждён, что её вершат люди труда. Такие, как он!

Много лет назад дарга – так в Монголии называют самых авторитетных людей – вместе с несколькими единомышленниками принялся озеленять свой сомон (рис. 6). Было много трудностей: саженцы вытаптывал скот, не хватало воды для полива, но уже несколько десятилетий здесь растут деревья. Сад и парк, взращённые в пустыне, изменили не только унылый сельский ландшафт, но даже и климат: воздух стал влажней и прохладней. А глаз радуют 17 гектаров земли у реки, где прижились фруктовые, декоративные деревья и кустарники. Проблем хватает: почва солонцеватая, случаются наводнения и засухи, не все саженцы выживают на прокалённой жарким монгольским солнцем каменистой почве. Летом каждое деревце ежедневно приходится поливать не менее шести раз.

На кромке самой жаркой в мире пустыни Гоби нашли новую родину саженцы из разных районов Монголии, Китая, Алтайского края, Республики Алтай, Бурятии. Бывает, ростки, которые так холит садовод, гибнут. Тем не менее в почве за эти годы укоренились почти 30 тысяч саженцев: тополя, облепиха, яблони, сливы, берёзы, шиповник, смородина, акация, японская сакура…



Рис. 6. В саду, выращенном своими руками

Много-много лет назад Лувсан посадил крохотный саженец кедра с перевала Чике-Таман, который вымахал вверх, напоминая ему о трудном и счастливом путешествии по Чуйскому тракту.

Библиографический список

1. Муравлев А.С. Он знал Мао, Цеденбала и Брежнева // Неизвестный Алтай. Трансграничный маршрут. Путешествие вокруг Алтайских гор по территории четырёх стран // Барнаул. 2012. – ОАО «ИПП «Алтай». – С. 236. ISBN 978-5-88449-262-2.
2. Муравлев А.С. Монгольские встречи // Алтайская правда. – 2006. – 13 окт.
3. Муравлев А. Караван дружбы // Алтайская правда. – 2012. – 5 мая.
4. Цэдэв Н., Мунхбат Д. Монголия – Красной Армии в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.) // Мир Евразии. – 2014. – № 4.

Е.В. Новикова
Алтайская краевая универсальная научная библиотека им. В.Я. Шишкова, г. Барнаул

ЛИТЕРАТУРА О ЧУЙСКОМ ТРАКТЕ В ФОНДАХ АЛТАЙСКОЙ КРАЕВОЙ УНИВЕРСАЛЬНОЙ НАУЧНОЙ БИБЛИОТЕКИ ИМ. В.Я. ШИШКОВА

Чуйский тракт – это первая дорога в пределах нынешних административных границ Алтайского края и Республики Алтай, получившая статус дороги государственного значения. На протяжении веков эта дорога была одним из главных торговых путей, по ней осуществлялся обмен товарами с Монголией и другими азиатскими странами. Чуйский тракт поистине

уникален: он входит в десятку красивейших дорог, проходит через четыре природные зоны – от лесостепи до каменистой пустыни, преодолевает два перевала, пересекает множество рек.

Чуйский тракт вызывал интерес и до сих пор привлекает внимание многих исследователей. Его изучением занимались как в дореволюционном и советском, так и в современном периодах. Алтайская краевая универсальная научная библиотека им. В.Я. Шишкова (АКУНБ) – одна из старейших библиотек Сибири. Сегодня это крупнейший информационный, научный и культурно-просветительский центр Алтайского края. Библиотека обладает наиболее полной коллекцией книг, изданных на территории Алтая в XIX–XXI вв., и уникальным фондом литературы об Алтайском крае, включающим документы с 1774 г., в том числе о Чуйском тракте.

Российский ботаник и географ Василий Васильевич Сапожников в своих трудах дал очень подробное описание сел и дорог между ними от Бийска до Кош-Агача с указанием расценок на перевозки, недостатков тех или иных участков пути, а также альтернативных вариантов маршрутов обхода наиболее сложных участков Чуйского тракта. Особенно ценна его книга «По русскому и монгольскому Алтаю» [Сапожников, 1949]. Ученый Сергей Порфирьевич Швецов активно занимался исследованием коренного населения Горного Алтая, этому он посвятил книгу «Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая» [Швецов, 1898]. В путеводителях по Алтаю Н.В. Яблонского [Яблонский, 1902, 144 с.; Яблонский, 1903] рассказывается также и о Чуйском тракте.

Алтайская краевая библиотека носит имя исследователя, писателя Вячеслава Яковлевича Шишкова. Именно он произнес первое художественное слово о Чуйском тракте в путевых очерках «По Чуйскому тракту» [Шишков, 2008, с. 64-85] и цикле рассказов «Чуйские были» [Шишков, 1918]. Эти тексты были созданы на основе впечатлений от экспедиции 1913–1914 гг. по изысканию оптимального маршрута тракта, которой руководил инженер и будущий писатель Шишков.

С 1894 г. Общество любителей исследования Алтая издавало «Алтайский сборник», который стал первым печатным органом краеведов Барнаула и Алтая. В 5-й том [Биль, 1903, с. 65-79] включена статья И.И. Биля «О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту». Иосифа Ивановича поистине считают одним из «отцов» Чуйского тракта. Его работа представляет собой не только дневник поездок и работ инженера, но и предшествующую историю тракта. В журнале «Жизнь Сибири» [Злобин, 1925, с. 60-70] также рассказывается о Чуйском тракте, его истории, представлена карта.

Комплексная характеристика Чуйского тракта представлена в энциклопедиях: статья Юрия Яковлевича Козлова – в «Энциклопедии Алтайского края» [Козлов, 1997], Елены Анатольевны Греховой – в энциклопедии «Бийск» [Грехова, 2006], Дмитрия Яковлевича Резуна – в «Энциклопедическом словаре по истории купечества и коммерции Сибири» [Резун, 2013].

Изучение Чуйского тракта отражено и в научных исследованиях ученых. В фонде библиотеки хранятся авторефераты диссертаций Михаила Владимировича Подрезова и Александра Владимировича Старцева [Подрезов, 2018; Старцев, 2004].

Алтайский историк, профессор, доктор исторических наук А.В. Старцев изучал Чуйский тракт, специализируясь в области русско-монгольской торговли. Ряд его работ, касаю-

щихся состояния дороги и торговли по ней во второй половине XIX – начале XX в., послужили базисом для многих последующих исследований. Хотелось бы выделить книгу «Бийсковедение. История Бийска» [Старцев, 2009]. Также хочется отметить статьи: «Есть над Чуей-рекою дорога...», «Строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX в.», «Торговые ворота в Монголию» [Старцев, 2006, с. 8-11; Старцев, 2004, с. 276-282; Старцев, 1995, с. 44-54].

Проблемы восстановления дороги после Гражданской войны, дискуссии вокруг перехода на правобережный вариант (предложенный еще В.Я. Шишковым) освещены в работе бийского историка С.Ю. Исупова. Хочется выделить труд Сергея Юрьевича «Века и версты Чуйского тракта», опубликованный в его книге «Крепость Бийская есть главная...» [Исупов, 2009, с. 210-246].

Археологию Чуйского тракта, памятники истории и культуры изучали многие ученые, в том числе Владимир Дмитриевич Кубарев. Книга «Путешествие в страну «стерегущих золото грифов»: из полевого дневника археолога» [22] знакомит с археологическими памятниками Алтая и Монголии. Для анализа и расшифровки уникальных наскальных изображений, реконструкции обрядов и ритуалов, мировоззрения древних кочевников привлечены данные археологии и этнографии. Книга богато иллюстрирована. Этой же теме посвящается статья Дмитрия Валентиновича Папина и Ярослава Владимировича Фролова «Памятники археологии как объекты туристической деятельности (на примере Чуйского тракта)» [Папин, 2011, с. 186-190].

Значительную часть имевшейся литературы, посвященной Чуйскому тракту, преимущественно научно-популярного характера, обобщил в своей работе известный томский ученый, доктор географических наук Алексей Михайлович Малолетко. В книге «Чуйский тракт. Времена. Имена» [Малолетко, 2016] излагается история создания и эксплуатации Чуйского тракта, дан топонимический анализ названий природных географических объектов и населенных пунктов, включены архивные материалы Василия Николаевича Кислицина, собранные им в архивах Республики Алтай и Алтайского края.

История Чуйского тракта отражена и в книге Владимира Мефодьевича Башунова и Александра Михайловича Родионова «Твои дороги, Алтай» [Башунов, 2007, с. 58-77] – в 5-й главе «Чайная тропа, ставшая трактом».

В работе священника Георгия Крейдуна «Командировка» СИБЛАГА у бома Кор-Кечу на строительстве Чуйского тракта – место мученического подвига иеромонаха Киприана (Нелидова)» [Крейдун, 2004, с. 223-230] рассказывается о тяжелых условиях жизни заключенных во время работы на Чуйском тракте, приведены подробные планы расположения лагеря и свидетельства современников событий.

Издание «Бийская история Чуйского тракта» [Бийская история Чуйского тракта, 2020] представляет собой сборник статей с архивными документами и фотографиями, в которых рассказывается о строительстве Чуйского тракта со второй половины XIX века; купцах-чуйцах, внесших большой вклад в его развитие; архитектурном памятнике Бийска – особняке Григория Акинфовича Варвинского, в котором сегодня находится музей Чуйского тракта. В книгу включены статьи: Александра Владимировича Старцева «Строительство Чуйского

тракта во второй половине XIX – начале XX в.», Елены Анатольевны Греховой «Домузейный период дома Варвинских» и др.

Большой вклад в изучение Чуйского тракта вносят сотрудники Бийского краеведческого музея имени В.В. Бианки. Заведующая музеем Чуйского тракта Елена Анатольевна Грехова является автором ряда публикаций краеведческого характера в местных изданиях, а также книги «Чуйский тракт до монгольской границы» [Грехова, 2018]. В ее работах отражаются основные этапы строительства Чуйского тракта, представлен анализ фольклора, связанного с его историей, дано подробное описание флоры вокруг дороги. Дмитрий Васильевич Ерошкин тоже изучает Чуйский тракт. Его некоторые статьи: «Музей Чуйского тракта в контексте межкультурного евразийского сотрудничества», «80 лет со дня организации в г. Бийске автопредприятия для перевозки грузов по Чуйскому тракту» [Ерошкин, 2012; Ерошкин, 2014] и др.

С точки зрения экологии Чуйский тракт изучала Марина Владимировна Танкова. Выделим ее некоторые работы: «Современное экологическое состояние памятников природы Чуйского тракта», «Сохранение Чуйского тракта как уникального историко-географического памятника Горного Алтая», «Чуйский тракт как историко-географический памятник и его использование в рекреационных целях» [Танкова, 2001; Танкова, 2002; Танкова, 2001] и др.

Более 35 лет АКУНБ издает календарь знаменательных и памятных дат «Алтайский край». Календарь представляет собой надежный, достоверный источник информации, многие даты, события, имена впервые прозвучали именно на его страницах. Статьи подготавливаются учеными, архивистами, исследователями, краеведами, специалистами различных отраслей знаний, дополнены списками литературы и ссылками на архивные документы. В календарях отражена история Чуйского тракта и людей, судьбы которых с ним связаны. В разные годы были опубликованы статьи: известного алтайского краеведа, писателя Алексея Ивановича Кобелева «100 лет со времени открытия Чуйского колесного пути от Онгудая до Кош-Агача» [Кобелев, 2003, с. 124-127], кандидата исторических наук Бориса Васильевича Бабарыкина «170 лет со дня рождения горного инженера и технического руководителя строительства первого колесного Чуйского тракта Иосифа Ивановича Биля» [Бабарыкин, 2021, с. 53-56], сотрудницы Бийского краеведческого музея Татьяны Александровны Порубовой «Нулевой километр Чуйского тракта» [Порубова, 2021, с. 229-231] и др.

Большой интерес для туристов представляют путеводители. В путеводителях по Чуйскому тракту подробно описывается маршрут от г. Бийска до Монголии, природные достопримечательности, экскурсионные объекты, места отдыха и др. В путеводителе Татьяны Сарычевой «Путешествие по Чуйскому тракту» [Сарычева, 2001] рассказывается не только о природных и исторических памятниках Чуйского тракта, но и приведены легенды, стихи, песни и др. В фонде АКУНБ представлены путеводители «Путешествие по Чуйскому тракту: неизведанный Алтай» [Гармс, 2009] Олега Яковлевича Гармса, «Алтай. Путешествие по Катуни» [Алтай… Путеводитель (сост. М.В. Танкова), 2007], составленный Мариной Владимировной Танковой, Татьяной Ивановной Злобиной, Татьяной Владимировной Вдовиной, и другие издания.

Чуйский тракт является не только предметом изучения ученых, но и вдохновляет на творчество художников. «Есть над Чуей рекою дорога…» – это название Всесибирской художественной выставки, которая была посвящена 90-летию Чуйского тракта. В альбоме-каталоге с идентичным названием [Есть над Чуей… Альбом-каталог Всесибирской художественной выставки, 2012] рассказывается о художниках – участниках выставки: Александре Михайловиче Ананьине, Юрии Егоровиче Бралгине, Михаиле Яковлевиче Будкееве, Михаиле Ивановиче Карпилове и др. Опубликованы их работы: произведения живописи, графики, скульптуры и декоративно-прикладного искусства.

Живописец, график, иллюстратор Заур Маметович Ибрагимов является автором альбома-каталога «Мой Чуйский тракт» [Ибрагимов, 2013], который также посвящен 90-летию Чуйского тракта. Художник делится своими впечатлениями из многочисленных поездок по тракту.

В фонде библиотеки хранятся открытки разных лет. К примеру, набор открыток Людмилы Михайловны Плотниковой «Чуйский тракт» [Плотникова, 2012], открытки Ольги и Сергея Горских «Алтай: далекое и близкое» [Алтай… Набор открыток, 2007] и набор открыток «Алтай» [Алтай… Набор открыток, 2004]. В отделе редких книг хранится открытка «Бом Кынграр на Чуйском тракте. Алтай» [Бом Кынграр на Чуйском тракте (открытка)], изданная в Стокгольме предположительно в XX в. (когда доподлинно – неизвестно).

Важным источником информации о Чуйском тракте являются периодические издания – газеты и журналы. Некоторые выпуски журнала «Алтай: знакомое и неизвестное» [Алтай: знакомое и неизвестное, 2007] посвящены Чуйскому тракту, где рассказывается об его истории, легендах и былях, достопримечательностях, прилагается путеводитель.

В данной статье представлены только некоторые наиболее важные публикации о Чуйском тракте. Более полные сведения об истории и современном состоянии Чуйского тракта можно найти в систематическом краеведческом каталоге и Сводной базе данных «Алтайский край», доступ к которой обеспечен на краеведческом портале «Весь Алтай» (http://altlib.ru). На портале также представлена подробная и достоверная информация об Алтайском крае и его отдельных территориях (символика и история региона, природа, достопримечательности и интересные события, культура, литература, наука, спорт и искусство, материалы о системе образования, выдающихся личностях). На портале опубликованы статьи «Чуйский тракт» и «Легенды и были Чуйского тракта».

Некоторые из вышеперечисленных изданий представлены в Электронной библиотеке АКУНБ «Постигая Алтай» (http://elib.altlib.ru). Здесь также можно ознакомиться с тематическими и персональными коллекциями и коллекциями периодических изданий, содержащими полные тексты дореволюционных и редких изданий, имеющих большую историческую ценность, документы по истории Алтайского края и Сибири, статистические и фактографические материалы.

Много интересной информации о крае представлено в группе «Алтайское краеведение» в социальной сети ВКонтакте (https://vk.com/kraevedaltay). Здесь можно узнать об интересных фактах, событиях из жизни края и мн. др. В группе ВКонтакте и на краеведческом пор-

тале «Весь Алтай» работает справочная виртуальная служба «Задай вопрос краеведу», где любой желающий может задать интересующий его вопрос об Алтайском крае.

Библиографический список

1. Алтай. Путешествие по Катуни: путеводитель / сост. М.В. Танкова и др. – Барнаул: Пять плюс, 2007. – 155 с.: ил.
2. Алтай: далекое и близкое: набор открыток / фот. О. Горских, С. Горских; авт. текста О. Горских. – Барнаул, 2005. – 12 отд. л.
3. Алтай: знакомое и неизвестное. – Белокуриха, 2007. – № 5 (15). – 60 с. – Из содерж.: Грехова Е. Начало пути. С. 14–17; Попова Н. Легенды и были Чуйского тракта. С. 18–43; Исупов С. Века и версты. С. 44–52.
4. Алтай: набор открыток. Вып. 2. / фот. А. Кочкина и др. – Барнаул: Рус. открытки, 2004. – 10 л.
5. Бабарыкин Б.В. 170 лет со дня рождения горного инженера и технического руководителя строительства первого колесного Чуйского тракта И.И. Биля // Алтайский край, 2022: календарь знаменат. и памят. дат. – Барнаул, 2021. – С. 53–56: ил.
6. Башунов В.М., Родионов А.М. Твои дороги, Алтай. – Барнаул, 2007. – 439 с.: цв. ил. – Из содерж.: Чайная тропа, ставшая трактом. С. 58–77.
7. Бийская история Чуйского тракта: сб. ст. / авт. кол.: Е.А. Грехова, В.Ф. Гришаев, Н.И. Занина и др.; под науч. ред. Н.А. Фролова. – Бийск, 2020. – 160 с.
8. Биль И.И. О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. – Барнаул, 1903. – Т. 5. – С. 65–79.
9. Бом Кынграр на Чуйском тракте. Алтай = Le roc Kingrar sur le cheminTchujski. Altaï: [открытка]. – Стокгольм: Акц. О-во Гранберг, 19??. – 1 л.: цв. ил.
10. Гармс О.Я. Путешествие по Чуйскому тракту: неизведанный Алтай: путеводитель. – Барнаул, 2009. – 142 с.: ил., карты.
11. Грехова Е.А. Чуйский тракт // Бийск: энциклопедия. – Бийск, 2009. – С. 339.
12. Грехова Е.А. Чуйский тракт до монгольской границы: историко-краеведческий очерк. – Бийск, 2006. – 99 с.
13. Ерошкин Д.В. 80 лет со дня организации в г. Бийске автопредприятия для перевозки грузов по Чуйскому тракту // Алтайский край, 2013: календарь знаменат. и памят. дат. – Барнаул, 2012. – С. 4–9.
14. Ерошкин Д.В. Музей Чуйского тракта в контексте межкультурного евразийского сотрудничества // Вопросы интеграции историко-культурного наследия в развитие сферы туризма: материалы I науч.-практ. конф., Барнаул, 11–13 сентября 2013 г. – Барнаул, 2014. – С. 49–53.
15. «Есть над Чуей рекою дорога...»: альбом-каталог Всесибирской художественной выставки: живопись, графика, скульптура, декоративно-прикладное искусство, художественная фотография / гл. ред. А.А. Бубуненко. – Барнаул, 2012. – 200 с.: цв. ил.
16. Злобин В. Чуйский тракт // Жизнь Сибири. – Новониколаевск, 1925. – С. 60–70.

17. Ибрагимов З.М. Мой Чуйский тракт: живопись, графика: альбом-каталог. – Бийск: АГАО, 2013. – 50 с.: ил.

18. Исупов С.Ю. Века и версты Чуйского тракта // Исупов С.Ю. Крепость Бийская есть главная... – Барнаул, 2009. – С. 210–246: фот.

19. Кобелев А.И. 100 лет со времени открытия Чуйского колесного пути от Онгудая до Кош-Агача // Страницы истории Алтая, 2003 г.: календарь памят. дат. – Барнаул, 2003. – С. 124–127.

20. Козлов Ю.Я. Чуйский тракт // Энциклопедия Алтайского края. – Барнаул, 1997. – Т. 2. – С. 404.

21. Крейдун Г. «Командировка» СИБЛАГА у бома Кор-Кечу на строительстве Чуйского тракта – место мученического подвига иеромонаха Киприана (Нелидова) // Гришаев В.Ф. Невинно убиенные. – Барнаул, 2004. – С. 223–230.

22. Кубарев В.Д. Путешествие в страну «стерегущих золото грифов»: из полевого дневника археолога. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2004. – 131 с.

23. Малолетко А. М. Чуйский тракт. Времена. Имена / Том. гос. ун-т, Алт. гос. ун-т, Рус. геогр. о-во, Алт. отд-ние. – Изд. 5-е, перераб. – Томск, 2016. – 92 с.: ил.

24. Папин Д.В., Фролов Я.В. Памятники археологии как объекты туристической деятельности (на примере Чуйского тракта) // Туристские ресурсы – основа развития сферы туризма в Алтайском крае: материалы науч.-практ. конф. (Россия, Барнаул, 3–8 окт. 2011 г.). – Барнаул: Азбука, 2011. – С. 186–190.

25. Плотникова Л.М. Чуйский тракт = Ghuyskiytract: набор открыток. – Бийск: Бия, 2012. – 1 обл. (12 отд. л.): цв. ил.

26. Подрезов М.В. История Чуйского тракта: автореф. дис. ... канд. ист. наук / Алт. гос. гуманитар.-пед. ун-т им. В. М. Шукшина. – Томск, 2018. – 20 с.

27. Порубова Т.А. Нулевой километр Чуйского тракта: к 100-летию со времени получения статуса дороги государственного значения // Алтайский край, 2022: календарь знаменат. и памят. дат. – Барнаул, 2021. – С. 229–231: фот.

28. Резун Д.Я. Чуйский тракт // Энциклопедический словарь по истории купечества и коммерции Сибири. – Новосибирск, 2013. – Т. 2: М–Я. – С. 401.

29. Сапожников В.В. По русскому и монгольскому Алтаю / под науч. ред. и с коммент. В.В. Обручева; вступ. ст. Н.В. Сапожниковой. – М.: Гео-графиздат, 1949. – 579 с. 20 л. ил.

30. Сарычева Т. Путешествие по Чуйскому тракту: путеводитель. – Горно-Алтайск, 2001. – 76 с.: ил.

31. Старцев А.В., Исупов С.Ю., Фролова Е.Б. Бийсковедение. История Бийска / Упр. по образованию администрации г. Бийска Алтайского края. – Бийск; Барнаул: Красный угол, 2009. – 265 с.: ил.

32. Старцев А.В. Есть над Чуей-рекою дорога... // Чуйский тракт. – Барнаул, 2006. – № 1. – С. 8–11: ил.

33. Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.): автореф. дис. … д-ра ист. наук. – Томск; Барнаул: АГУ, 2004. – 53 с.

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

35. Старцев А.В. Торговые ворота в Монголию // Алтайский сборник. – Барнаул, 1995. – Вып. 16. – С. 44–54.

36. Танкова М.В. Современное экологическое состояние памятников природы Чуйского тракта // Антропогенная трансформация горных систем (Алтай и Саяны): история, состояние и проблемы: материалы конф. – Барнаул, 2001. – С. 137–139.

37. Танкова М.В. Сохранение Чуйского тракта как уникального историко-географического памятника Горного Алтая // Горы и Человек: от стратегии природы к стратегии разума. – Барнаул, 2002. – С. 122–127.

38. Танкова М.В. Чуйский тракт как историко-географический памятник и его использование в рекреационных целях // Санаторно-курортное дело, сервис, туризм, культура: управление, опыт и проблемы развития: материалы 2-й междунар. конф. – Барнаул, 2001. – С. 67–70.

39. Швецов, С. П. Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая / сост. С.П. Швецов, по распоряжению начальника Алтайского округа; Статистический отд. при Гл. Упр. Алт. округа. – Барнаул: Типолитогр. Главного Управления Алтайского округа, 1898. – 86 с.

40. Шишков В.Я. По Чуйскому тракту: (путевые очерки) // Вячеслав Шишков и Сибирь. – Томск, 2008. – С. 64–85.

41. Шишков В.Я. Чуйские были. – Барнаул: Изд-во Культурно-просвет. отд. Алт. кооп., 1918. – 31 с. (Библиотека «Сибирский рассвет»; № 3).

42. Яблонский Н.В. Путеводитель по Алтаю. – Томск: Т-во Скоропечатни А.А. Левенсон, 1902. – 144 с.

43. Яблонский Н.В. Путеводитель по Алтаю. – 2-е изд., значит. расшир. и доп. – Томск: Т-во Скоропечатни А.А. Левенсон, 1903.

А.В. Носкова

Краевое государственное казенное учреждение
«Государственный архив Алтайского края», г. Барнаул

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА ПО ДОКУМЕНТАМ ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА АЛТАЙСКОГО КРАЯ

У каждого края есть своя примета, своя неповторимая деталь. Для нашего региона такой приметой является автомобильная дорога Р-256 «Чуйский тракт» – единственная трасса, которая связывает Западную Сибирь с Монголией и Китаем. Чуйский тракт сегодня признан культурно-историческим объектом мирового значения и одной из самых красивых дорог мира.

История возникновения и строительства Чуйского тракта на протяжении нескольких лет находится в центре общественного и исследовательского внимания: изучением Чуйского тракта занимаются профессиональные исследователи и краеведы, проводятся научно-практические конференции, реализуются связанные с ним проекты и программы, такие как «Новый век Чуйского тракта», «Сильный Алтай», «Наш общий дом Алтай», «Дороги России», снимаются документальные фильмы, организуются выставочные экспозиции и др.

Так, 10 марта 2017 года в Государственном архиве Алтайского края состоялось открытие выставки «Исторические версты Чуйского тракта», посвящённой 95-летию признания Чуйского тракта дорогой государственного значения. Впервые вниманию посетителей были представлены подлинные архивные материалы конца XIX – середины XX вв. по истории возникновения и строительства Чуйского тракта.

История Чуйского тракта тесно связана с развитием торговли и предпринимательства на Алтае. Во второй половине XIX в. – начале XX в. важную роль в хозяйственном развитии Алтайского горного округа (с 1896 г. – Алтайского округа) играли внешнеторговые связи с северо-западными округами Монголии, которые осуществлялись через Алтайские горы по Чуйскому торговому пути. Основателями и главными участниками этой торговли были жители г. Бийска и Бийского уезда, которые как «купцы чуйцы» были хорошо известны не только в Сибири, но и в торгово-промышленных кругах Европейской России.

В Государственном архиве Алтайского края хранятся документы о первых «купцах чуйцах» и их вкладе в становление и развитие Чуйской тропы как важного торгового пути России с Монголией и Китаем. Наибольший массив документов отложился в фондах Барнаульского отделения Русского для внешней торговли банка (Ф. 71), Бийского уездного полицейского управления (Ф. 170), Бийской городской управы (Ф. 174), податного инспектора Бийского участка (Ф. 192) и др. Здесь сохранились заявления о выдаче заграничных паспортов и промысловых свидетельств, уставы некоторых торговых домов, деловая переписка, сведения таможенных участков о привозе и вывозе товаров, списки торговцев и товаров, ввозимых и вывозимых русскими купцами, билеты на право провоза товаров и въезда в Северо-Западную Монголию и др. Материалы дают достаточно полное представление о размерах торговых оборотов, ассортименте ввоза и вывоза, численности и составе предпринимателей, занимающихся заграничной торговлей. Также документы свидетельствуют о том, что торговля по Чуйскому тракту развивалась очень динамично. Например, по данным Онгудайской таможни, в 1911 г. из Монголии в Россию было ввезено различных товаров на сумму 4 млн 292 тыс. 938 руб., вывезено из России в Монголию – на сумму 633 тыс. 644 руб. [1; Оп. 1. Д. 1. Л. 58-59].

В документах фонда Управления Алтайского горного округа (Ф. 3) содержатся описания торговых маршрутов от г. Кобдо до г. Гучен и Баркуль (1880-е гг.) и путей к лавкам русских купцов в долине р. Чуи (1882-1883 гг.) [2; Оп. 1. Д. 173;. Д. 531. Л. 2-36.], сведения об имеющихся на дороге почтовых станциях, о наличии на них кормов для верблюдов и коней, топлива, о состоянии дороги в зимнее время, рекомендации об исправления дороги для проезда экипажей и сведения о наличии строительных материалов для её ремонта и др.

Ценные сведения о состоянии торговли, положении русских купцов в Монголии отложились в личном фонде известных алтайских краеведов Степана Ивановича и Николая Степановича Гуляевых: записка С.И. Гуляева в Департамент горных и соляных дел Министерства финансов России о торговле с Азией (1856 г.), записка бийского окружного полицейского исправника Е. Замятина (1869 г.), переписка С.И. Гуляева с переводчиком китайского и монгольского языков И. Андриевским о «купцах чуйцах» (1876 г.), статья Н. Ваганова «Заводская промышленность и торговля на Алтае» (1898 г.). В данных документах описывается техническое состояние дороги и ее специфические особенности. Так, Е. Замятин писал: «Чтобы иметь понятие о современном состоянии пути на Кош-Агач, нужно видеть его в натуре, каждое же описание может показаться невероятным. Как, например, на Чуйских бомах есть места, где вьючные и верховые лошади проходят по скале, отвесно упадающей к реке. Пробираясь по тропинке, лошади прыгают с камня на камень, ударяясь боком о скалу. Проезжая по таким путям, самый отличный верховой ездок рискует на каждом шагу упасть с лошади и убиться до смерти» [3; Оп. 1. Д. 99. Л. 26-26 об.]. В конце XIX в. отсутствие удобной дороги в Чуйскую долину являлось важнейшим фактором, тормозившим развитие русско-монгольской торговли.

Для обустройства Чуйского пути и превращения его в колесную дорогу впервые были проведены изыскательные работы на всем протяжении Чуйского тракта. До начала XX в. было разработано несколько проектов о переустройстве Чуйской тропы в колесную дорогу, однако ни один из них не был реализован.

Материалы по обследованию местности и строительству Чуйского тракта также сохранились в фондах Государственного архива Алтайского края.

Небольшой массив документов по обследованию Чуйского тракта отложился в уже упоминаемом фонде Бийского уездного полицейского управления. Отношения, рапорты дают представление о состоянии дороги в начале XX в., содержат сведения о необходимом количестве рабочих для ее ремонта, проблемах и трудностях строительства и др. [4; Оп. 1. Д. 132. Л. 29-30, 43].

Проекты инженеров А. Александрова и М. Брещинского (1885 г.), инженера-технолога П. Ивачева (1892 г.), поручика инженерных войск П. Голышева (1898 г) отложились в фонде Алтайского подотдела Западно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества. Изучив состояние Чуйской дороги, А. Александров и М. Брещинский составили «минимальную» и «максимальную» по стоимости сметы строительства. По «максимальной» смете предполагалось не только соорудить дорогу, по которой можно было передвигаться на телегах, но и построить постоялые дворы для отдыха и смены лошадей [5; Оп. 1. Д. 79. Л. 32].

Проведенные военным инженером П. Голышевым 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. Сохранились выполненные им уникальные чертежи долины р. Чуи, перевала Ульгеменского хребта [5; Оп. 1. Д. 21]. Ввиду того, что смета значительно превосходила сумму, отпущенную

на строительство колесной дороги до Монгольской границы, начало работ пришлось отложить на неопределенное время.

Осенью 1900 г. для руководства строительством Чуйского тракта в Горный Алтай был направлен горный инженер И.И. Биль [6; Оп. 1. Д. 597. Л. 33-36 об.]. Плановые строительные работы на Чуйском тракте начались весной 1901 г. Общее руководство работами было поручено барнаульскому исправнику Ф. Лучшеву. При строительстве было обнаружено множество непредусмотренных ранее проблем. Прежде всего, сразу же стал ощущаться недостаток отпущенных на постройку казенных средств и дефицит квалифицированных рабочих. И.И. Биль сообщал: «…рабочие предполагали, что они будут иметь дело с обыкновенной землею, 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 землею» [7, с. 75]. Стремясь максимально удешевить строительство, И.И. Биль был вынужден упрощать работы, что не могло не сказаться на качестве построенного дорожного полотна. В середине 1903 г. строительство участка колесной дороги от Онгудая до Кош-Агача было завершено, но еще до окончания всех работ «сооруженная дорога быстро разрушалась, приходила в негодность, превращалась в первобытное состояние» [8; Оп. 6. Д. 67].

Достаточно много материалов о реконструкции тракта в начале XX в. отложилось в фонде Главного управления Алтайского округа (Ф. 4). Среди них можно выделить предписания, отношения, рапорты Главного управления Алтайского округа о проведении работ по исследованию, строительству колесного пути и отпуске строительных материалов; постановления бийских купцов и ходатайства о необходимости исправления тракта; переписку об отводе земли для таможенных постов, сдаче в аренду паромных переправ и др. Материалы позволяют проследить отношение местных органов управления к проблемам строительства удобной для торговли с Монголией дороги. Некоторые сведения можно найти в фонде Алтайской губернской земельной управы, в переписке этого учреждения с Алтайским губернским исполнительным комитетом. Документы содержат подробные сведения о результатах работы экспедиции под руководством В.Я. Шишкова в 1913-1914 гг. Именно тогда были намечены два направления строительства тракта – левобережное и правобережное [9; Оп. 2. Д. 276. Л. 1].

Фонды органов советской власти – Алтайского губернского революционного комитета (Ф.Р-9), исполнительного комитета Алтайского губернского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов (Ф.Р-10) и исполнительного комитета Бийского районного Совета депутатов трудящихся (Ф.Р-652) содержат документы о восстановительных работах на Чуйском тракте после 1922 г., когда тракту был присвоен статус дороги государственного значения. Наиболее информативными являются доклады, протоколы, отчеты о результатах обследования Чуйского тракта, программы и отчеты о проведении строительных работ, планы восстановления дорожного хозяйства и списки трактов Алтайской губернии, отнесённых к категории дорог государственного значения и др.

Небольшой объём документов в виде рекламных листов, протоколов заседаний инженерно-технической секции, информационных статей сохранился в фондах Бийского окружного Совета профессиональных союзов (Ф.Р-374), Барнаульского дорожно-строительного участка Западно-Сибирского краевого управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Ф.Р-398), Бийского окружного отделения Всесоюзного профессионального союза строительных рабочих (Ф.Р-406). В документах содержится подробная информация о целесообразности строительства Чуйского тракта по новому (Катунскому) варианту, состоянии строительных работ и снабжении рабочих строительными материалами.

Сведения о строительстве и эксплуатации дороги в 1937-1990-е гг. сосредоточены в фонде Государственного унитарного предприятия Алтайского края по управлению дорожным хозяйством, проектированию, строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог «Алтайавтодор» (Ф.Р-746). В фонде отложились приказы, указания и распоряжения, акты и отчеты о ходе выполнения плана дорожных работ, реализации проектов капитального ремонта дороги, постройки мостов, переправ и др.

Важными источниками для изучения истории Чуйского тракта являются архивно-следственные дела участников строительства тракта в 1937-1939 годах: начальника Барнаульской внутренней тюрьмы С.М. Стычковского, начальников отдела снабжения и автобазы управления дороги Бийск – Кош-Агач И.Д. Егорова, А.М. Лысенко и др. Среди документов следственного производства сохранились личные документы подследственных, редкие фотографии строительных работ, мостов и отдельных участков Чуйского тракта.

В фондах краевого архива отложились также фотографии начала и середины XX в., в том числе в личных фондах историков, фотографов, на которых запечатлены события, связанные с развитием «дороги жизни». В настоящее время все они оцифрованы, включены в базу данных «Фотокаталог» и доступны для просмотра в читальном зале архива. Одна из самых ценных подборок фотографий о «купцах чуйцах» (в виде электронных копий) находится в личном фонде историка, доктора исторических наук, преподавателя, общественного деятеля, краеведа А.В. Старцева (Ф.Р-1970): семьи бийских купцов Н.И. Ассанова, А.Д. Васенева, И.Г. Игнатьева, торговых русских предприятий в Монголии и др. [10; Оп. 1. Д. 50. Л. 129-132, 135, 137; Д. 196]. История предпринимательства – одна из ведущих тем научных исследований А.В. Старцева. В личном фонде ученого отложилась его переписка с правнуком купца И.Г. Игнатьева В.И. Игнатьевым, который подробно рассказывает о своей семье и знаменитых предках [10; Оп. 1. Д. 131. Л. 1-4.], а также материалы диссертационных исследований, статьи, монографии, посвященные истории и развитию русско-монгольской торговли, российско-китайским отношениям и т.д.

В фондах фотокорреспондентов телеграфного агентства ИТАР-ТАСС на Алтае В.М. Садчикова (Ф.Р-1910) и газеты «Молодежь Алтая» Б.П. Брязгина (Ф.Р-1795) отложились фотографии, запечатлевшие удивительную красоту природы Горного Алтая вдоль Чуйского тракта во второй половине XX в.

В качестве дополнительных источников при изучении истории Чуйского тракта используются публикации в газетах «Красный Алтай», «Томские губернские ведомости», «Сибирский вестник», также имеющиеся в Государственном архиве Алтайского края. Статьи, заметки, информации рассказывают о торговле бийских купцов в вершине р. Чуи, открытии автомобильного движения по Чуйскому тракту, финансировании работ по исправлению Чуйского тракта и др.

Материалы всех вышеперечисленных фондов взаимно дополняют друг друга и достаточно полно отражают историю возникновения, строительства и эксплуатации Чуйского тракта.

Библиографический список

1. Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 71 «Барнаульское отделение Русского для внешней торговли банка Министерства финансов, г. Барнаул Барнаульского уезда Томской губернии, (не уст.)».
2. ГААК. Ф. 3 «Управление Алтайского горного округа Кабинета Его Императорского Величества, г. Барнаул Барнаульского округа Томской губернии, (1883-1896 гг.)»
3. ГААК. Ф. 163 «Гуляев Степан Иванович, советник отдела частных золотых промыслов Алтайского горного правления (1805-1888). Гуляев Николай Степанович (сын С.И. Гуляева), архивариус управления Алтайского горного округа (1851-18 гг.)».
4. ГААК. Ф. 170 «Бийское уездное полицейское управление Томского губернского полицейского управления Министерства внутренних дел, г. Бийск Бийского уезда Томской губернии, (1898-[1917] гг.)».
5. ГААК. Ф. 81 «Алтайский подотдел Западно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества, г. Барнаул Барнаульского уезда Алтайской губернии, (1891-1919 гг.)».
6. ГААК. Ф. 4 «Главное управление Алтайского округа Кабинета Его Императорского Величества, г. Барнаул Барнаульского уезда Алтайской губернии, (1896-1918 гг.)».
7. Биль И.И. О проведении колесного пути до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. Т. 5. Барнаул, 1903.
8. ГААК. Фонд газет.
9. ГААК. Ф. 233 «Алтайская губернская земская управа, г. Барнаул Барнаульского уезда, (1917-1919 гг.)».
10. ГААК. Ф.Р-1970 «Старцев Александр Владимирович (02 мая 1956 г. – 23 января 2019 г.), доктор исторических наук, общественный деятель».

Д.В. Папин
Барнаульская лаборатория археологии Южной Сибири Института археологии и этнографии СО РАН – ФГБОУ ВО «Алтайский государственный университет», г. Барнаул

ДРЕВНОСТИ ЧУЙСКОГО ТРАКТА НА ТЕРРИТОРИИ АЛТАЙСКОГО КРАЯ

Федеральная автодорога Новосибирск – Бийск – Ташанта (Чуйский тракт), являясь главной транспортной артерией Большого Алтая, способствует тому, что основное количество объектов туристической инфраструктуры находится в непосредственной близости от трассы. Кроме примечательных мест природы рядом расположены и выдающиеся объекты культурного наследия. Большой Алтай – один из важнейших мировых макрорегионов, где протекали процессы культурогенеза, складывались и исчезали государства, появлялись новые народы. Два субъекта Российской Федерации занимают большую часть этого пространства, именно на территории Алтайского края и Республики Алтай находится существенная часть объектов археологического наследия отражающих эту древнюю историю.

Для алтайского туристического бизнеса характерна односторонняя ориентация на эксплуатацию привлекательных горных ландшафтов при низком уровне или отсутствии заинтересованности в их освоении. Как правило, практика показывает, что мало кто из менеджеров или руководителей туристических предприятий располагает данными об объектах историко-культурного наследия вблизи Чуйского тракта, проходящего по территории Алтайского края. Вместе с тем критериями оценки туристско-рекреационной привлекательности территорий, наряду с природно-климатическими условиями или транспортной доступностью, является и эстетическая ценность, в том числе наличие историко-культурных объектов.

В мировой практике археологическое наследие используется чрезвычайно широко в различных сферах жизни общества. Археологические объекты зачастую являются символом, своеобразной визитной карточкой ряда стран (Греция, Италия, Египет и др.). Указывая на глубокие корни и богатую историю того или иного народа, они повышают престиж страны, области, конкретного населённого пункта, способствуют формированию патриотических чувств местного населения. Вместе с тем мировая практика показывает, что древности повсеместно востребованы в сфере туризма. Во многих странах туризм в значительной степени базируется на использовании археологического наследия и предполагает посещение древних (археологических) памятников, музеев, памятных мест, изготовление сувениров, проведение театрализованных представлений и прочих мероприятий.

На территории Алтайского края в непосредственной близости от Чуйского тракта находятся до ста археологических памятников, способных стать объектами туристического посещения. Это археологические микрорайоны – базовые узловые комплексы древних объектов, насчитывающие от 10 до 20 памятников в одном месте, – берега оз. Иткуль, приустьевая зона р. Иши (в том числе с. Суртайка), окрестности с. Берёзовка, с. Сростки (гора Пикет). Нужно отметить, что уже сейчас все микрорайоны активно посещаются туристами и объединяют в себе не только памятники археологии, но и замечательные памятники природы. Музеефи-

цированные комплексы памятников в перспективе могли бы самостоятельно привлекать туристов и органично дополняли бы уже имеющиеся туристические маршруты.

На мой взгляд, наиболее значимыми и одновременно более доступными являются две локации. Первая – это комплекс на горе Пикет у с. Сростки, здесь расположены два крупных объекта: городище раннескифского времени и могильник тюркской эпохи (частично музеефицирован), оба памятника выделяются на этом участке среди других объектов по принципу аттрактивности и доступность. Вторая зона – это предустье р. Иши в окрестностях с. Суртайка, здесь также наличествуют группы курганных могильников и древнее городище, расположенное непосредственно у дороги.

Но важно учитывать, что древние памятники в большинстве не подготовлены к туристическому посещению, не имеют надлежащего внешнего вида и не обеспечены условия их сохранности при туристическом использовании. Для туристического посещения пригодны только те памятники, где подготовлены объекты осмотра: расчищены, восстановлены курганные насыпи, поминальники, убрана растительность на поселениях и могильниках для обеспечения их осмотра, реконструированы отдельные объекты – древние захоронения, жилища, оборонительные сооружения.

То есть для использования археологических объектов в туристической деятельности обязательна организация их посещения, подготовка к осмотру, проведение их частичной музеефикации с организацией реконструкции, натурального моделирования ряда их элементов. Без этого они не привлекут внимания туристов, а их применение в туристической деятельности будет сведено к минимуму.

Т.А. Порубова
МБУ «Бийский краеведческий музей им. В.В. Бианки», г. Бийск

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЧУЙСКОГО ТРАКТА В 1922–1935 ГОДАХ

Чуйский торговый путь от Бийска до Монголии существовал задолго до 1922 года, но именно эта дата считается поворотной в его истории. В ноябре 1921 года в Москве было подписано Советско-Монгольское соглашение об установлении дружественных отношений между РСФСР и Монголией

Это соглашение заложило основу взаимовыгодного и равноправного сотрудничества между нашими странами. Именно Чуйский тракт соединяет нашу страну с Монголией, а от города Бийска, где в 1922 году было начало тракта, до государственной границы чуть более 600 км. Очевидно, что это соглашение также повлияло на то, что в 1922 году Чуйский тракт в числе еще 5 сибирских трактов был включен в «Перечень шоссейных и грунтовых дорог и сооружений общегосударственного и стратегического значения, остающихся на государственном бюджете в ведение Народного комиссариата путей Сообщения (НКПС)» [ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 6. Д. 1251. Л. 117–126]. Данный документ датируется 6 декабря 1922 года.

Именно в 1922 году был образован 3-й участок гуждорог, который и руководил строительством тракта в течение почти 8 лет. Практически с первых же дней своего существования эта организация столкнулась с трудностями. В бийском городском архиве есть интересный документ, «Пояснительная записка», где говорится буквально следующее: «Передача Чуйского тракта 3 участку произошла при самых неблагоприятных обстоятельствах, а именно: штат его состоял только из 2 человек – начальника и письмоводителя. Остальные же работники Алтгубтранса были распущены еще Алтгубтрансом за отсутствием средств содержания. Дорожного имущества, материалов и прочего 3 участку почти ничего не досталось, так как оно при разделе Алтайского комитета государственных сооружений разделилось не по назначению…».

Итак, в 1922 году Чуйский тракт поступил в ведение третьего участка гуждорог, а в 1923 году в своем докладе начальник третьего участка товарищ Бутылин сказал: «В строительном сезоне 1923 года к работам на Чуйском тракте было приступлено, но всего лишь в головной его части – от города Бийска» [Ф. Р-230, оп. 1. Д. 2. Л. 2].

Согласно материалам технической записки 1932 года, составленной начальником изысканий инженером Родионовым, работы 1923-1925 годов велись почти исключительно по восстановлению и постройке искусственных сооружений. С 1926 года начали производиться значительные работы по восстановлению и переустройству самого дорожного полотна. В результате к 1928 году в горной части тракта представилась возможность пропускать автомашины небольшого тоннажа. Переброска же грузов в Монголию и обратно велась в основном гужевым транспортом.

Состояние Чуйского тракта старого направления Бийск – Алтайское – Онгудай – Иня, имеющего три перевала (Комаринский, Семинский и Чике-Таман) и четыре паромные переправы (Катунское, Коркечу, Еломан, Иня) не могло удовлетворять требований перевозок по нему, понудив искать иные варианты, а таковым многим виделся Правокатунский вариант. Этому, кстати, способствовал тот факт, что активно строился тракт Бийск – Улала, имеющий изначально краевое значение.

Главный упор работ в 1929-1930-х годах был на строительстве дороги по Катунскому варианту. К 1931 году было пройдено правым берегом до р. Бельтыртуюк, куда стал возможным проход машин 1,5 тоннажа.

С 1931 года строительство Чуйского тракта было передано в ведение республиканского треста по строительству безрельсовых дорог (Росдорстрой) Главдортранса РСФСР с заданием: освоить основные капиталовложения на участках Бийск – Устье Семы и Иня – госграница. Средняя же часть поддерживалась только эксплуатационным содержанием. Гравийной одеждой к 1932 году покрыто всего около 40 км трассы.

Бесперебойное автотранспортное сообщение при имеющемся состоянии Чуйского тракта было возможно только в благоприятный период. Весной, осенью и в период дождей на некоторых участках невозможно было проехать (Муюта –Шебалино, Кумулар – Топучая, Южный склон Семинского). В докладе ЗапСиб Крайкому и Крайисполкому от 13 июня 1932 года говорится: «Цель строительства тракта – дать совершенно бесперебойное движе-

ние автомашин для транспортирования экспортно-импортных грузов, усилить развитие народного хозяйства Ойротии и улучшить сообщение. Эта цель, при тех методах и темпах, которыми осуществляется строительство тракта, совершенно не достигается» [Родионов, 1932, с. 34].

Еще в 25-26 годах местные советские и партийные организации возбудили вопрос об изменении направления части тракта (от Бийска до Ини), предлагая перевести тракт на правый берег реки Катуни. Вопрос этот неоднократно рассматривался в высших правительственных кругах и получал положительное разрешение. Выписки из протоколов различных заседаний – везде выбран правобережный вариант:

плановая комиссия докладом в СНК СССР 8 сентября 1927 года за № 109 указывала на преимущество правобережного направления;

постановление техсовещания отдела шоссейных дорог Центрального Управления Местного транспорта НКПС указывает «Остановиться на правобережном направлении варианта»;

на заседании ЭКОСО РСФСР протокол № 40 от 19 мая 1928 года постановили «Принять предложение НКПС – новое направление Чуйского тракта по Катунскому правобережному варианту»;

заседание ЭКОСО РСФСР протокол № 49 от 28 июня. Постановили: «Принять к сведению сообщение Зам. Председателя СТО К.Я. Рудзутак, согласно с решением ЭКОСО об изменении направления Чуйского трата»;

Техническое совещание Главдортранса протокол № 50 от 14 июля 1930 постановило «Общее направление трассы по долине р. Катуни правобережного варианта наиболее выгодно».

Строительство по правобережному варианту начиналось несколько раз, окончательных установок не давалось, работы прекращались. В 1929 году начальник дорожно-строительного участка № 2 тов. Безответов написал в докладе в Президиум Ойротского областного исполнительного комитета отчаянную фразу: «Едва ли могла забыть Ойротия тернистый путь Чуйского тракта правобережным Катунским вариантом» [Сборник архивных документов, 2022, с. 135].

Отсутствие окончательных установок, как сказано в технической записке, вызывает совершенно безобразное явление – новое направление не строится, так как вопрос не решен окончательно, а старое не приводится в исправное состояние по тем же причинам.

Изыскания для корректировки направления Чуйского тракта проводились постоянно, например, на левобережном направлении от Черги до Ини в разные годы, начиная с 1914 года, с экспедиции В.Я. Шишкова. Всего к 1932 году исследовано 189 км трассы.

В 1927 году серьезные изыскания по правобережному варианту выполнены были под руководством Фомы Павловича Миндюка (от Бельтыртуюка до Ини). Все эти изыскания велись согласно техническим условиям 1925 года. Чтобы решить вопрос об окончательном варианте тракта, необходимы были дополнительные изыскания в 1932 году, но уже по новым техническим условиям.

Согласно технической классификации, утвержденной Цудортрансом от 7 февраля 1931 года, строящийся Чуйский тракт отнесен к 5 классу дорог, это означает:

габарит мостов – Г4;

класс нагрузки – Н 8;

тип одежды – гравийное и щебеночное шоссе.

Ширина земляного полотна:

в равнинной местности – 8,5 м;

в холмистой – 8,5 м;

в горной – 6,5 м;

в скальных местах – 5,5 м.

Радиус кривых:

основной рекомендуемый – 100 м,

а) наименьший нормальный:

в равнинной местности – 75 м;

в холмистой – 50 м;

в горной – 30 м;

б) наименьший в исключительных случаях:

в равнинной местности – 40 м;

в холмистой – 30 м;

в горной – 20 м.

Уклоны:

а) наибольший нормальный:

в равнинной местности – 6%;

в холмистой – 7%;

в горной – 8%;

б) наибольший в исключительных случаях – 7%;

в холмистой – 8%;

в горной – 9%.

Изыскания и составление проектов вариантов тракта в 1932 году производил Государственный институт проектирования дорог и искусственных сооружений при Главдортрансе РСФСР.

В итоге по материалам изысканий 1932 года вытекает 4 основных варианта дороги между пунктами Устье реки Семы и Иня.

1. Правобережный, Катунский. Линия идет от устья р. Семы до Ини сплошь по правому берегу р. Катуни через пункты: Чемал, Бельтыртуюк, Каянча.

2. Левобережный, старое направление. Линия с правого берега переходит р. Катунь у устья р. Семы и через пункты Черга, Шебалино, Топучая, Туекта, Онгудай, Хабаровка подходит к реке Катуни у Ини, где переправа на правый берег.

3. Линия идет от устья р. Семы до устья р. Урсула по правому берегу р. Катуни. У устья р. Урсула переходит через р. Катунь и идет правым берегом р. Урсула до устья р. М. Ильгуменя с дальнейшим направлением через пункты Хабаровка, Купчегень до Ини.

4. Линия идет от устья р. Семы по правому берегу р. Катуни до бома Телло (против Еломана), где переходит через Катунь на левый берег, с дальнейшим ходом левым берегом до Ини.

По итогам изысканий была составлена сравнительная таблица стоимости разных вариантов: причем правобережный вариант рассматривался, в том числе с вариантом скального тоннеля длиной 400 метров (табл. 1).

Таблица 1

Стоимость различных вариантов

№	Наименование линии	Протяж., км	Полная стоимость, руб.	Стоимость 1 км, руб.
1	Устье р. Семы – Чемал – Иня а) с открытой выемкой на боме Дело б) с галереей на боме Дело в) с уборкой выветренного слоя на боме Дело г) с тоннелем на боме Дело	190, 22	 7 680 000 8 580 000 9360 000 11 680 000	 40 400 45 100 49 200 61 400
2	Устье Семы – Черга – Иня	210, 63	11 370 000	54 000
3	Устье р. Семы – Чемал – устье р. Урсула – Хабаровка – Иня	207, 73	10 460 000	50 400
4	Устье р. Семы – Чемал – Еломан – Иня	190,62	8 150 000	42 700

Вывод, который был сделан в технической пояснительной записке в конце 1932 года, очевиден: «Из вышеизложенного видно, что наименьшую строительную стоимость имеет правобережное направление с переходом через Катунь у Еломана и Ини. В результате произведенных сравнений получается, что преимущества имеет этот четвертый вариант, на котором и следует остановиться».

Этот вывод был сделан в ноябре 1932 года. А буквально в начале 1933 года было принято иное решение. Товарищ Вишневский, начальник Стройшосдора № 6, который руководил строительством, в своем докладе в Ойротский обком ВКПб пишет буквально следующее:

«Объект строительства. Решением правительства в 1933 г. вариант строительства тракта был принят в маршруте: Бийск – Майма – Усть-Сема – Черга – Шебалино, Онгудай –

Иня – Госграница. Общее протяжение тракта в указанном направлении составляет 622 километра, из коих свыше 500 клм. проходят в горной местности» [Сборник архивных документов, 2020, с. 204].

С 1933 года Чуйский тракт становится военизированным и остается в системе НКВД до 1946 года.

Два года 1933 – 1934 – шло активное строительство Чуйского тракта.

Фактически строили Чуйский тракт три силы – три составляющие:

вольнонаемные строители,

население за счёт трудучастия,

заключённые 7 отделения Сибирских лагерей.

Ввиду дефицитности трудового баланса Ойротской области, для строительства дороги была необходима частично привозная рабочая сила, а также для этой цели активно вербовались жители Старо-Бардинского, Бийского, Алтайского районов, Шебалинского аймака. В штате сотрудников Чуйского тракта были специальные вербовщики. Газета «Красная Ойротия» приводит курьезный случай с вербовщиком «Уполномоченный Шосдорстроя по вербовке рабсилы Казанцев Константин, взяв лошадь в Чергачакском сельсовете, якобы для обмерки гравия, уехал пьянствовать в Ойрот-туру. Не руками пьяницы Казанцева вербовать рабсилу и строить Чуйский тракт»…[Газета «Красная Ойротия», № 61, 1934, с. 4].

Введенная постановлением Всесоюзного Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров от 1 апреля 1929 года дорожная повинность позволяла райисполкомам привлекать население к «трудовому участию» в работах по содержанию, ремонту и улучшению дорог районного и сельского значения. Это давало новые возможности. За счет трудповинности населения предполагалось освоить до 15% от всей суммы, выделяемой на строительство.

В 1933 году произошел коренной перелом, в отличие от предыдущих лет, население принимало самое широкое участие – и колхозники, и трудящиеся единоличники. В той же «Красной Ойротии» приводятся цифры выполнения этой трудовой повинности – в 1933 году на 173% план был выполнен.

Чтобы ускорить темпы строительства, широко применялись различные виды соцсоревнования.

Ойротия заключила договор о соцсоревновании с Хакасией в борьбе с бездорожьем. Также был брошен вызов строителям Тункинского тракта в Бурято-Монголии за скорейшее завершение работ по строительству трактов.

С 1932 года мощной рабочей силой на Чуйском тракте становятся заключенные 7 отделения Сибирских лагерей. Вдоль Чуйского тракта размещаются лагеря, или как их еще называли – командировки, где живут заключенные и строят дорогу и мосты. Крупнейший в СССР наплавной деревянный мост через Бию и знаменитый мост через Катунь по конструкции инженера С.А. Цаплина также строился с помощью заключенных.

Количество бесплатной рабочей силы возрастало, из Докладной записки начальника строительства Вишневского в Ойротский обком ВКПБ «О ходе строительства Чуйского

тракта за первое полугодие 1933 г.»: «...для полного обеспечения строительства рабочей силой, в целях выполнении намеченной программы во всем ее объеме, строительным Управлением заключен был договор с Сиблагом ОГПУ, который принял на себя обязательство обеспечить строительство рабочей силой в количестве 3000 чел., включая обслугу и охрану. В случае необходимости за Управлением строительства оставлено право на дополнительную заявку рабочей силы Сиблага в размере еще 1000 чел.» [ГАСПД РА. Ф. Р-59. Оп. 1. Д. 160. Л. 21-23].

Отсюда ясно, что в первой половине 1933 году заключенных было около 4 тысяч человек. Но, очевидно, что к 1934 году возросли и темпы строительства, и в лагпунтах стали возникать так называемые трудовые производственные коллективы, или колонны, их переводили на хозрасчёт в целях подъема производительности труда. Среди лагерных колонн устраивались конкурсы и соревнования, целью их, как пишет газета «Ударник Чуйского тракта», было следующее: «…необходимо добиться общего подъёма производства труда всего коллектива лагерников и превратить конкурс в подлинное движение масс лагерников за досрочное окончание строительства Чуйского такта» [Газета «Ударник Чуйского тракта №1 1934, с 2].

Также, опираясь на материалы, опубликованные в газете «Ударник Чуйского тракта», можно сделать вывод о том, что в 1934 году на всем тракте было 11 колонн, размещённых вдоль тракта, и Бийский подлагпункт: Усть-Сема (Муны), Мыюта, Туехта-Онгудай, северный склон Семинского перевала, Чёрная речка, Туехта, Ильгумень, Еломан (Кор-Кечу, Еломан, Иня), Мены, Курай, Красная гора.

Причём нельзя сказать, что лагеря были чисто мужскими или женскими. Женский лагерь располагался в Мыюте, а также в некоторых других были бригады мужские и женские. Колонны могли перебрасывать по мере необходимости; те, которые досрочно выполнили план, переводились в помощь отстающим (например, Красная гора помогала отстающему Кураю).

Кроме тяжёлого труда в лагерях проводилась культурно-массовая работа и курсы по ликвидации неграмотности. И вот о каких достижениях пишет газета «Ударник Чуйского тракта» в статье «Вчерашние рецидивисты – сегодня активные строители Чуйского тракта»: «Месяца 2 назад организовались бригады Афутина и Шихова. Эти люди никогда не работали и не знали, что такое труд, они занимались раньше воровством, картежной игрой и прочими гадостями. Теперь обе бригады вызывают остальных правонарушителей, чтобы они дрались бы за досрочное выполнение строительства Чуйского тракта к 17-ой годовщине великого Октября» [Газета «Ударник Чуйского тракта №3 1934, с 4»].

И, действительно, упорным трудом многих тысяч людей Чуйский тракт достраивается к 17-й годовщине октября, то есть в ноябре 1934 года. Руководитель строительства тов. Вишневский и начальник 7-го отделения Сиблага тов. Волков в газете «Звезда Алтая» рапортуют о том, что Чуйский тракт построен, и задание партии и правительства выполнено досрочно.

1 января 1935 года Чуйский тракт сдан в эксплуатацию.

Библиографический список

1. «Перечень шоссейных и грунтовых дорог и сооружений общего государственного и стратегического значения, остающихся на государственном бюджете в ведении НКПС» (ГА РФ. Ф. Р-130. Оп. 6. Д. 1251. Л. 117–126)
2. Архивный отдел администрации г. Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 2. Л. 2.
3. «Казанцев Константин срывает вербовку рабочей силы» // Газета «Красная Ойротия». – 9 мая 1934 года. – № 61.– 4 с.
4. ГАСПД РА. Ф. Р-59. Оп1. Д. 160. Л 21-23. машинописный подлинник.
5. 5 «Конкурс на лучшую хозрасчетную бригаду 3 лагпункта» // Газета «Ударник Чуйского тракта». – 28 июля 1934 года. – № 1.– С. 2
6. «Вчерашние рецидивисты – сегодня активные строители Чуйского тракта» // Газета «Ударник Чуйского тракта». – 22 сентября 1934 года. – № 3. – 4 с.
7. Сборник архивных документов: «Чуйский тракт: от вьючной тропы до дороги федерального значения» // Правительство Республики Алтай, Комитет по делам ЗАГС и архива республики Алтай, Государственный архив Республики Алтай. – Горно-Алтайск, 2020. – 316 с.
8. Родионов А.С. Техническая пояснительная записка. – 1932 г. – 83 с. – машинописный подлинник.

Н.А. Тадина, Т.С. Ябыштаев

ФГБОУ ВО «Горно-Алтайский государственный университет», г. Горно-Алтайск

ЭТНОКУЛЬТУРНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

На всём протяжении Чуйского тракта как основной дорожной магистрали Республики Алтай стоят многочисленные турбазы. Популярными для туристов являются предгорные районы по р. Катуни − Майминский, Чемальский, Шебалинский, Онгудайский районы. В этой связи проводится модернизация инфраструктуры и транспортной схемы, включающей расширение дорожного полотна Чуйского тракта, а также повышение надежности энергосистемы и продолжение газификации региона. В качестве брэнда местного масштаба развиваются несколько перспективных туристских территорий: «Нижняя Катунь» – Майминский и Чемальский районы, рекреационных зоны по среднему течению р. Катуни в Онгудайском районе и комплекс «Ак-туру» в Кош-Агачском районе.

В современных условиях глобализации экономики, стирании этнокультурных границ и коммерциализации культуры появляется угроза исчезновения немногочисленных народов и их языков, центров их зарождения и распространения их культур. Как подтверждает опыт развития этнокультурного туризма, выступающего одним из наиболее эффективных способов расширения взаимодействий представителей разных культур и народов, этот вид туризма особенно популярен среди малочисленных народов, подвергающихся ассимиляции в иноэт-

нической среде. С другой стороны, развитие этнокультурного туризма ведёт к знакомству с другой неизвестной или малоизвестной культурой. С целью освещения данной проблемы проведён сбор сведений с использованием метода включенного этнографического наблюдения и соотнесены сведения о выявлении путей решения проблемы в современных условиях. При написании данной статьи использованы собственные полевые материалы авторов и информация по рассматриваемому вопросу, размещённая на сайтах Интернета.

В последние два десятилетия в Республике Алтай актуальна проблема экологии этнической культуры. Наши народы – алтайцы как титульный этнос Республики Алтай, русские как этническое большинство региона, казахи как самая крупная диаспора и группы других находятся в состоянии перехода к новой жизни, связанной с туристической деятельностью. Этническая карта Горного Алтая представлена следующими особенностями. Русские расселены в северной, предгорной части. Их территория проживания была сформирована первыми переселенцами, прибывшими два с половиной столетия назад. Приспособляясь к местным природным условиям и внедряя земледельческие новшества, русские переняли от алтайцев не только способы ведения скотоводческого хозяйства, но и заимствовали некоторые черты почитания Алтая – повязывать ленточку на перевале, оставлять монеты в роднике, поверить в духа-хозяина местности, который может «наказать» за неправильное поведение. В отдаленном Кош-Агачском районе, граничащем с Монголией, по соседству с теленгитами (группой южных алтайцев) компактно проживают казахи. Они переселились полтора столетия назад из Северо-Восточного Казахстана, будучи скотоводами, но в процессе адаптации к высокогорному образу жизни переняли многие черты культуры теленгитов, южной группы алтайцев Чуйской долины.

Новое понимание культуры и осознание необходимости сохранения культурного многообразия расширяет перспективы этнокультурного туризма. Это изменение социокультурной ситуации объясняется сменой ценностных установок, восприятием западных поведенческих норм, появлением новых информационных предписаний, а в ответ на эти обстоятельства происходит возврат к старинным национальным традициям. Для специалистов и местного населения туризм стал формой занятости. Для функционирования объектов и мероприятий этнической культуры туризм выступает гарантом сохранности и привлечения новшеств. Для гостей этнокультурный туризм выступает способом вхождения в другую культуру, импульсом к взаимообогащению и взаимоуважению представителей различных культур, встречаемых в нашем регионе.

Согласно периодизации развития туризма в Республике Алтай, в 1990-е годы начинался его новый этап. Расположенные вдоль Чуйского тракта Майминский, Чемальский и Онгудайский районы выступают центром так называемого «зелёного туризма». Природно-хозяйственный парк «Чуй-Оозы», находящийся у одноимённого села Онгудайского района, предлагает туристам поучаствовать в приготовлении национальных блюд: суп «*кӧчӧ*», печенья «*борсок*», молочного напитка «*чеген*»; познакомиться с технологией изготовления алтайского сыра «*курут*». Среди активных видов отдыха, которые могут быть предложены туристам, – это посещение мест скальных выступов с древними рисунками-петроглифами, цепи древних кур-

ганов, стел и изваяний. Новое село Чуй-Оозы, ставшее активным туристским местом, было образовано в начале 2013 года на 710-м км Чуйского тракта, где находится популярное кафе. Название села означает «устье р. Чуи», и оно расположено недалеко от места слияния рек Чуи и Катуни, ставшего популярной смотровой площадкой для туристов и гостей региона.

Поскольку туризм становится элементом массовой культуры, мы полагаем, что заметное влияние на выбор маршрута оказывает мода и реклама. На современном этапе важнейшим фактором развития туризма является информационный ресурс. Туристско-рекреационный историко-культурный потенциал региона богат и достаточно интересен, познавателен и информативен. С целью создания туристического продукта этнокультурное наследие обладает большой значимостью и может быть использовано в организации досуга, создании сувениров, посещении музеев. Можно проследить специализацию техники изготовления сувениров по районам: войлочные ковры с характерным красочным орнаментом Кош-Агачского района, берестяные поделки Майминского района, этнические сувениры Шебалинского и Онгудайского районов.

Наши полевые наблюдения позволяют сделать вывод о том, что активным спросом у туристов пользуются изображение куклы в национальной одежде, карты региона с обозначением туристических мест, политических символов герба, флага Республики Алтай в виде настольных или настенных сувениров из камня, кости, кожи или дерева. Назовём следующие объекты этнокультурного туризма: Центр развития народных художественных промыслов (г. Горно-Алтайск), Алтайский культурный центр (с. Чемал), Музей русской куклы и мастер-класс (с. Чепош, Чемальского района, в 7 км от Чуйского тракта), Центр мастеров традиционных шорных ремёсел Алтая (с. Купчегень Онгудайского района, у Чуйского тракта). Другой объект досуга туристов – музеи – сельские, школьные и районные – приобрели популярность в регионе. Среди постоянно увеличивающегося числа видов и форм туризма этнокультурный туризм может занять ведущее место в Горном Алтае.

В современных условиях, когда туризм признан единственным путём развития нашего региона, встаёт вопрос о последствиях антропогенной нагрузки на природную среду. В традиционном мировоззрении алтайцев природа почитаема и на всём протяжении Чуйского тракта встречаются священные места алтайцев, называемые «*байлу jер*». Изучаемая проблема приобретает актуальность, особенно на территории районов активного турбизнеса, каким является Майминский район, где насчитывается несколько проблемных сакральных объектов [Тадина Ябыштаев 2020, с. 231]. В их число входит источник Аржан суу (Целебный источник), называемый также «Золотой ключик». В представлении алтайцев это священное место утрачивает свой ритуальный смысл из-за многолюдности на данном участке Чуйского тракта.

К священным местам относятся горные перевалы на Чуйском тракте – Семинский и Чике Таман. К примеру, подножие родовой горы сёока майман *Јал Мӧн-кӱ* (Вечная грива), называемая также «гора Сарлык» у Семинского перевала. С приходом летнего периода поднимается вопрос об очистке перевалов, через которые проходит Чуйский тракт. На перевалах ведётся торговля сувенирами и продуктами питания. Стоит вопрос о недопустимости установки туалетов на перевалах и предлагается переместить их у подножия гор. Обычно проез-

жающие пишут имена и названия городов на высоких придорожных скалах вдоль Чуйского тракта – у сёл Усть-Муны, Купчегень, Малый Яламан, Чуй Оозы, перевале Чике Таман [На перевале…, 2012]. В последние годы развернули деятельность экопроекты «Чистый Алтай», организованные местными жителями, в деле очистки скал от надписей [Тадина, Ябыштаев, 2022, с. 42-43].

Все священные места алтайцев находятся у дороги, что неслучайно. С дорогой связаны планы на будущее, перемены в жизни, исполнение желаний. Ритуальные действа почитания Алтая совершаются не в каждой поездке, а в особых случаях – когда впервые едут через перевал, впервые везут новорожденного, сопровождают новобрачных, во время сватовской поездки, жизненно важной поездки – поступить в вуз, поправить здоровье и пр. Причём эти поездки совершаются в период новолуния и в них не могут участвовать «ритуально нечистые», те, кто на протяжении последнего года участвовал в похоронах. На священных местах принято остановиться, повязать ритуальные белые ленты в честь Алтая, оставить белые монеты в роднике с пожеланием благополучия. Такие места не утратили своего ритуального и символического значения в этническом сознании алтайцев, выступая в повседневной и обрядовой жизни посредником между человеком и природой, которую принято почитать.

Священные места алтайцев символизируют Алтай с его реками и горами, тайгой и речными долинами. Под Алтаем осмысливается не только горная территория, но и божество, окружающее человека. Традиционная картина мира алтайцев основана на том представлении, что Природа в образе Алтая священна, она кормит и поит человека. Природа и вселенная, растительный и животный мир являются едиными, поэтому образ родины-Алтая состоит из двух взаимосвязанных половин: тайги, которой покрыты горы, и рек, текущих с гор; деревьев и камней; людей и зверей. В силу этого природный объект почитаем и наделён антропоморфными чертами. К примеру, очеловечена гора – её вершина это голова (*баш*), она имеет плечо (*ийин*), а подножие – это полы её одежды (*эдек*). Один из перевалов Чуйского тракта антропоморфно назван Чике Таман, что означает «Вертикальная подошва». Обычай почитания природы, являющийся ключевым в мировоззрении алтайцев, регламентирует правила поведения и моральные нормы общения внутри социума. Если человек соблюдает традиции природопользования, не нарушая кодекс правил и запретов по отношению к природе, то его принято называть «*байланчык*».

Остановимся на одном из священных мест Кош-Агачского района. У теленгитов почитаемы вершины Кокоринского и Сайлюгемского хребтов, покрытые вечными снегами, на которые не принято подниматься, а охота на диких животных высокогорных мест, таких как козерогов, архаров, ирбисов, имеет свои табу. На некоторых перевалах стоят обрядовые артефакты – каменные насыпи, называемые «*обо таш*». Одна из насыпей находится на Чуйском тракте на территории Кош-Агачского района, в неё воткнуты тальники с повязанными белыми жертвенными лентами [Ябыштаев 2020, с. 308]. У села Чаган-Узун находится священное место у родника, символизирующее поклонение окружающей природе Чуйской степи. К числу актуальных объектов относится целебный источник Чаган-Узунский, находящийся у Чуйского тракта, на правом берегу реки Чуя. Его абсолютная высота 1750 м над

уровнем моря. Площадь охраняемой территории 0,5 га. Впервые как памятник природы источник был утверждён в 1978 году сессией Алтайского краевого Совета народных депутатов. 16 февраля 1996 года статус памятника природы был подтверждён Постановлением Правительства Республики Алтай. Этот источник является одним из крупных, чистых, круглогодично действующих водотоков из подземных вод, выходящих на поверхность. Он расположен в скальном выступе южного отрога Курайского хребта. Жители с. Чаган-Узун и других поселений используют воду как питьевую и для лечения глазных болезней. Этот источник также именуется «Священным ключом».

В последние двадцать лет в Республике Алтай актуальна проблема охраны священных мест. В подходах к ее выяснению происходит взаимодействие органов власти и национально-культурных объединений. Официальным документом по данному вопросу является «Реестр культовых объектов и достопримечательных мест Республики Алтай», где уточнены названия и параметры сакральных мест [Об утверждении…, 2019]. О степени важности проблемы можно судить по решению необходимости составления Карты священных мест алтайцев, принятого в феврале 2010 года на заседании общественной организации Курултай алтайского народа [Карту…, 2010]. Есть противоположное мнение о том, что рекламирование священных мест приведет к их утрате. Предлагают грамотное оформление наиболее значимых священных мест: щит с названием и объяснением ритуальной важности природного объекта, значимости белых лент, как это предложено на одном из местных сайтов Интернета [Тырысова, 2015]. Для проведения такой работы необходим сбор полного свода священных мест, причем некоторых, стоящих в многолюдных местах, мифологических сюжетов, связанных с ними и нанесения их на карту. Таким образом, Чуйский тракт имеет важное этнокультурное значение. Связывая сёла предгорья, высокогорья и центральной части Горного Алтая, данная автодорога способствует активному развитию туризма. Находящие на данной автомагистрали священные места алтайцев напоминают о необходимости решения проблемы экологии природы и этнической культуры.

Библиографический список

1. Карту священных мест предлагают создать на Алтае // РИА Новости. 10.02.2010 г. [Электронный ресурс]. – URL: https://ria.ru/20100210/208540764.html (дата обращения: 09.03.2022).

2. На перевале Чике-Таман прошла акция по очистке скал от надписей // Новости Горного Алтая. 04.05.2012 г. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.gorno-altaisk.info/news/16172 (дата обращения: 09.03.2022).

3. Об утверждении государственного реестра объектов нематериального культурного наследия Республики Алтай. Постановления Правительства Республики Алтай от 12.07.2019 г. № 187 // Кодекс. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. [Электронный ресурс]. – URL: http://docs.cntd.ru/document/422451614 (дата обращения: 09.03.2022).

4. Тадина Н.А., Ябыштаев С.С. Продвижение экологической культуры как ценности молодёжным проектом «Чистый Алтай» // Ценностные ориентации молодежи в условиях модернизации современного общества. – Горно-Алтайск: БИЦ ГАГУ, 2022. – С. 41-45.

5. Тадина Н.А., Ябыштаев Т.С. К проблеме охраны сакральных объектов Республики Алтай // Полевые исследования в Верхнем Приобье, Прииртышье и на Алтае (археология, этнография, устная история и музееведение) 2019 г. / под ред. М.А. Демина, Т.К. Щегловой, Н.С. Грибановой. – Барнаул: АлтГПУ, 2020. – Вып. 15. – С. 231-236.

6. Тырысова З.Т. Сакральный Алтай и современная политика // БезФормата. 21.12.2015 г. [Электронный ресурс]. – URL: https://gornoaltaysk.bezformata.com/listnews/sakralnij-altaj-i-sovremennaya-politika/41730762/ (дата обращения: 09.03.2022).

7. Ябыштаев С.С. Об актуальности поправок реестра объектов нематериального культурного наследия в Республике Алтай // Материалы LX Российской археолого-этнографической конференции студентов и молодых учёных с международным участием / отв. ред. И.М. Бердников, Д.Н. Лохов. – Иркутск: Изд-во ИГУ, 2020. – С. 308-310.

М.В. Танкова

Управление Алтайского края по развитию туризма и курортной деятельности, г. Барнаул

ЧУЙСКИЙ ТРАКТ И ИССЛЕДОВАТЕЛИ АЛТАЯ

Чуйский тракт, самая знаменитая дорога Алтая, дающая выход России в Монголию и Китай, в 2022 году перешагивает 100-летний рубеж с момента присвоения ему статуса дороги государственного значения. Первые сведения об единственном торговом пути из Западной Сибири в Центральную Азию уходят в глубокую тысячелетнею историю…

Эта дорога имеет долгую, как она сама, историю. Многие известные историки и этнографы, географы и ботаники, писатели и публицисты Алтая внесли свой вклад в ее историю.

Историческим Чуйским трактом принято называть весь путь от Бийска до Кош-Агача. Именно начиная с города Бийска, осуществлялись торгово-экономические связи со странами зарубежной Азии – Монголией и Китаем, отсюда стартовали многочисленные экспедиции вглубь Алтая. В Бийске бывали известные исследователи А.А. Бунге, П.И. Шангин, Ф.А. Геблер, Н.М. Ядринцев, В.В. Радлов, П.А. Чихачев, В.В. Сапожников, С.П. Швецов, В.И. Верещагин, С.И. и Н.С. Гуляевы и многие другие. В 1878-1879 гг. в доме купца В.А. Гилева жил, готовясь ко второй экспедиции в Монголию, известный путешественник и общественный деятель Сибири Г.Н. Потанин. В 1913-1914 гг. в гостинице «Московское подворье» неоднократно останавливался руководитель работ по исследованию Чуйского тракта, известный русский писатель В.Я. Шишков; в 1914 г. по пути в Горный Алтай в Бийске останавливался геолог и географ, академик, исследователь Сибири В.А. Обручев. Память об этих людях сегодня бережно хранят в Бийском краеведческом музее им. В.В. Бианки.

Одним из первых упоминаний о Чуйском тракте можно наблюдать в работах известных ученых-естествоиспытателей К.Ф. Ледебура, А.А. Бунге и К.А. Мейера во время путешествия по Алтаю летом 1826 г. в составе экспедиции, организованной Дерптским университетом. В ходе указанной экспедиции содержатся отсылки на проблемы Чуйского вьючного пути, которые будут оставаться нерешенными до конца XIX в.: *«Спуск с горы был поэтому крайне трудным, так как из-за дождливой погоды здесь образовалось множество ручейков, делавших почву очень скользкой; кроме того, дорога шла по густому лесу… где лежало множество упавших деревьев. Из-за непомерной лени калмыки, которые обязаны следить за дорогой, предпочитают делать объезды по головокружительным тропам, нежели прикладывать усилия, чтобы разрубить и убрать с дороги упавшее дерево для удобства езды»* [Ледебур, Бунге, Мейер, 1993].

Состояние Чуйского тракта оценил известный русский географ и геолог П.А. Чихачев во время экспедиции на Алтай в марте-декабре 1842 г. Он констатировал важность г. Бийска с точки зрения торговых связей с Китаем и Монголией, но при этом заметил: *«Эти отношения пока что незначительны по своим масштабам, но в дальнейшем они смогут приобрести большой вес с точки зрения, как экономической, так и политической, пробивая для России еще одну брешь в той неприступной стене, которая возвышается между двумя самыми обширными империями мира».*

Товарооборот купечества по Чуйскому тракту, несмотря на все трудности, представлялся значительным. В середине XIX в. известный русский путешественник В.П. Семенов-Тянь-Шанский сообщал: *«Несмотря на всю затруднительность горных путей в южной части Бийского округа, представлявших из себя тропы, годные только для проезда всадника и каравана верблюдов, размеры торга достигали 300 тыс. руб.»* [Подрезов М.В., 2018, с. 70].

Одно из наиболее ранних описаний Чуйского вьючного пути и торговли по нему принадлежит перу Г.Н. Потанина, составленное в 1856 г. во время полугодового пребывания на Алтае. Проехав от Кош-Агача до Бийска, автор занес в свой дневник немало интересных наблюдений. Наверное, самым ярким описанием состояния пути является меткое выражение путешественника: *«...алтайские дороги не проведены, а только протоптаны».* Среди прочего Г.Н. Потанин отмечает основные статьи перевозки по тракту. Среди русского вывоза он выделяет прежде всего железные изделия: ловушки, топоры и прочее; среди русского ввоза – «чуйские кирпичи» («кирпичный чай»), а также главную статью импорта на многие десятилетия – шкурки сурка [Подрезов, 2018, с. 71]. Из его же записей, сделанных в 1858 году в труде «Очерки северо-западной Монголии» можно узнать о дате образования села Онгудай: *«На правой стороне Урсула стоят 4 аила и одна избушка. Село называется Ангодаем. Со слов жителей, их село образовано четыре года назад, значит в 1854 году».* Также из путевых заметок Потанина узнаем, что селение Кош-Агач располагалось в лиственном лесу и что полоса лиственничного леса тянулась на восток и на запад [Потанин, 1881–1883].

Стоит заметить, что до 1860 г. все данные о Чуйском тракте очень обрывочны и малы. Первым, по настоящему информативным описанием непосредственно Чуйского тракта является работа выдающегося востоковеда-тюрколога, этнолога и археолога В.В. Радлова, совершившего многократные поездки по Алтаю, только Чуйский вьючный путь он преодолевал трижды – в 1860, 1865 и 1870 гг. Они вылились в написание статьи для Императорского

Русского географического общества и в издание книги на немецком языке «Aus Sibirien». В «Записках Императорского Русского географического общества» Радлов практически не касается состояния дороги, концентрируясь на торговых и этнических аспектах. Однако сообщает: *«...купец из Бийска отправляет товары свои в телеги, а из деревни Шебалиной до Малой Улимень – на таратайках, оттуда на Чую – на вьючных лошадях и от Чуйской степи – на верблюдах».* Это небольшое, но очень информативное сообщение дает понятие об участках, на которые можно условно поделить Чуйский тракт, а также о состоянии дорожного полотна. Радлов также указывает самые затруднительные места на пути: *«вершина реки Себэ (Семинский перевал), где огромные каменистые болота даже опасны во время ненастья, очень крутой подъем и спуск при переправе от реки Малого Улгемена к Большому; бом или обрывистая скала на правом берегу Катуни версты четыре от переправы Куркечу (КорКечу), чрезвычайно крутой подъем и спуск у перевала от реки Салджара; скала у бома Бичин-кая выше устья реки Ини по правому берегу Катуни; восемь больших бомов на берегах реки Чуи ниже устья Айгулака».*

По сообщениям В.В. Радлова, Чуйский вьючный путь в 1860 г. проходил по следующему маршруту: Бийск – спуск к Оби – дер. Иконникова – дер. Катунская – дер. Смоленск – ст. Белокурихинская – с. Алтайское – Сараса – Черга – Мыюта – заимка Балгасаина (на этом месте затем появилась дер. Шебалина) – Коротта – Талда – юрта зайсана Муклай – пос. Онгудай – заимка Хабарова – Чике-Таман – Кор-Кечу – Сальджарский перевал – р. Иня – р. Катунь – Бичикту-бом –левый берег р. Чуи – бом Кызыл-Отыру – бом Калбак-Таш – Акташар-бом – Белый бом – Второй Белый бом (Белый бом Айгулака) – Чибит – Кош-Агач. Это наиболее краткое описание путевых точек, которых, разумеется, было гораздо больше [Подрезов, 2017, с. 103].

Книга В.В. Радлова «Из Сибири. Страницы дневника» может послужить источником информации о народе, живущем на Алтае в тот период, исторических сведений о селах, переправах, перевалах, находящихся вдоль торгового пути, легендах, связанных с ними и многое другое. Так, например, В.В. Радлов пишет о селе Онгудай: *«Миссия в Ангодае открыта монахом Смарагдом в 1856 году. Миссия расположена на высоком правом берегу реки Урсул вдали видна маленькая и очень уютная церковка. Вокруг которой группируются домов 15, живут здесь преимущественно крещенные калмыки и телеуты. К сожалению, число крещенных еще невелико и состоит из 20 семейств… Миссию русские называют Ангодай, а алтайцы – Конгодай. Миссия в Ангодае произвела впечатление очень бедной…. Лучшие дома принадлежали купцам. Открыта школа. Вокруг миссии раскинулись многочисленные пашни. В миссии есть несколько складов и домов, принадлежащих русских купцам, которые держат на Ангодае свои стада и хранят здесь товары для торговли на Чуе»* или Кош-Агаче *«… устроили избушки для склада товаров на берегах Чуи на месте, называемом Кожо-Агач, находящемся верстах в 15 ниже того места, где река Чуя образуется из соединения речек Юстыд, Сайлу-кем, Кокор и Кызыл-чин».* Точная дата строительства избушек неизвестна. В.В. Радлов считал, что это произошло в конце 20-х годах XIX века.

Интересна информация и о происхождении названия переправы Кор-Кечу, которую В.В. Радлов излагает так: *«Место, где мы переправились через Катунь, называется Кюркечу («мостовой брод»). Название произошло от того, что недалеко от места переправы в воде*

у берегов находятся два гигантских каменных блока. Поверхность каменного блока на левом берегу несколько скошена, а у блока на правом берегу она совершенно горизонтальная. На поверхности каждого из этих камней, в центре находится по искусственно высверленному отверстию диаметром примерно в 3 вершка и глубиной в треть в аршин. И теперь рассказывают легенду, что здесь через реку перешел Амурсана (представитель правящей джунгарской аристократии, возглавивший в середине XVIII века восстание джунгарцев против маньчжурских завоевателей) и приказал натянуть на этих двух блоках веревочный мост. Конечно, это только легенда, но, по-моему, здесь некогда все-таки была канатная переправа».

Из страниц дневника также можно узнать о боме Бичикту-Кая, означающего «писаные камни», но в настоящее время наскальные рисунки, к сожалению, утрачены при строительных и взрывных работах на Чуйском тракте. Вот как он описывает это место в 1860 году: *«Скала Бичикттюкая на много сотен футов вертикально спадает к берегу Катуни, но в самой нижней части каменная стена отступает на несколько футов, образуя навес, под которым можно найти приют от любой непогоды. Берег здесь покрыт крупными глыбами, ширина его составляет лишь несколько сажень. Свое название Бичиктюкая получила оттого, что в ее нижней части имеются монгольские и китайские надписи, которые теперь уже едва ли можно различить. Так как низ скалы почернел от дыма. Дорога здесь очень узкая и вьется меж высоких скал, поэтому мы перебрались через бом пешком»* [Радлов, 1989].

Близкие по описанию путешествий по Алтаю, в которых содержатся рассказы о состоянии Чуйского тракта, окружающей местности, населения и торговых контактов, имеют место в работах видных ученых рубежа XIX–XX вв. – Н.М. Ядринцева и В.В. Сапожникова. Труды последнего из перечисленных представляют для изучения истории Чуйского тракта особый интерес. Так как Сапожников дал очень подробное описание сел и дороги между ними от Бийска до Кош-Агача с указанием расценок на перевозки, недостатков тех или иных участков пути, а также альтернативных вариантов маршрутов обхода наиболее сложных участков Чуйского тракта. Не менее важным и интересным представляется общая характеристика дорог на Алтае, их достоинств и недостатков, которые, по мнению профессора Сапожникова, имели место быть. *«Чуйский тракт имеет общее протяжение от Бийска до Кош-Агача около 533 км, он распадается на две приблизительно равных части: первая от Бийска до Онгудая и вторая от Онгудая до Кош-Агача. Первая часть, проходящая в районе больших селений, давно уже приспособлена для колесной езды; вторая долго оставалась в состоянии вьючного пути, и только в 1902 г. разработана для езды в экипажах; тракт отремонтирован в 1916 и 1925 году и значительно улучшен», –* так описывает В.В. Сапожников Чуйский тракт в 1926 году [Сапожников, 1926].

Книга В.В. Сапожникова «Пути по русскому Алтаю» 1912, 1926 гг. и объединенное издание «По русскому и монгольскому Алтаю» 1949 года (рис. 1), можно считать первыми полноценными путеводителями по Алтаю, с подробной путевой информацией, сопровождающей фотографиями и картами, существенную часть которой занимает Чуйский тракт.

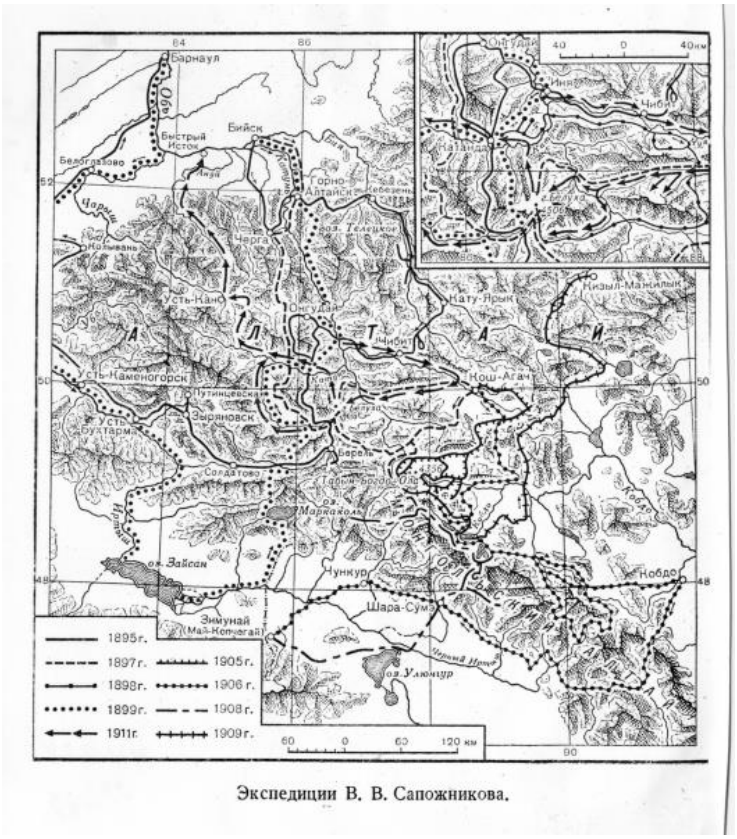


Рис. 1. Экспедиции В.В. Сапожникова [Отечественные физико-географы и путешественники, 1959]

Большую ценность при изучении Алтая представляет «Алтайский сборник». На его страницах систематически печатались материалы исследований, результаты путешествий, доклады по наиболее актуальным проблемам. Нашлось в нём место и Чуйскому тракту: к примеру, была опубликована статья И. Биля «О проведении колёсного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту» [Биль, 1903]. В своём исследовании автор доказывал, что Чуйская тропа очень трудна для передвижения, не говоря уже о ведении торговой деятельности. Указывал он в ней и наиболее опасные участки дороги и даже высказывал мысль о необходимости её реконструкции. Делая вывод о преимуществе колёсной дороги, он не преминул указать и огромную экономическую значимость тракта не только для Алтая, но для России в целом. Поместил «Алтайский сборник» на своих страницах в начале XX в. и путевые заметки В.И. Верещагина «От Барнаула до Монголии» [Верещагин, 1908], в которых был подробно описан проделанный им путь. Из его описания видно, какой дорогой могли добраться жители уезда до той или иной деревни. Наряду с этим привел автор и некоторые сведения о русско-монгольской торговле. Более пристальное внимание этому вопросу уделил он во время второго своего путешествия по этому маршруту, которое совершил летом 1908 г. По пути следования им были изучены и описаны места и варианты реконструкции пройденного пути с указанием истории каждого населённого пункта на нём. Привёл он и сведения о хозяйственных занятиях крестьян уезда. Труды В.И. Верещагина явились существенным подспорьем при воссоздании картины состояния имевшихся в регионе путей сообщения.

Наряду с докладами сборник постоянно публиковал на своих страницах и различные научные отчёты исследователей, которые за редким исключением также располагают материалом по истории экономики Горного Алтая. Так, опубликованный в Записках Западно-Сибирского отдела Императорского Русского географического общества отчёт Н.М. Ядринцева содержит сведения о методах ведения русскими купцами торговых операций в алтайских стойбищах [Ядринцев, 2000].

Интересный материал дают периодические издания и эпистолярные источники. Во второй половине XIX – начале XX в. материалы об Алтае, торговых операциях бийских купцов с Монголией, характере торговли, необходимости строительства Чуйского тракта публиковались как в местных («Томские губернские ведомости», «Сибирский вестник», «Сибирский наблюдатель» и др.), так и в центральных изданиях («Записки Русского географического общества», «Северный вестник» и т.д.). Особо выделить в этом плане можно «Томские губернские ведомости». В них достаточно регулярно появлялись сообщения о ярмарках, проходивших в Бийском уезде в рассматриваемое время, с более или менее подробным описанием ассортимента, привозимых туда товаров и указанием цен на каждый его вид. В частности, те же «Томские губернские ведомости» опубликовали «Путешествия Радлова через Алтай», в которых, наряду с интересующими нас сведениями о русско-алтайской торговле, ярмарках, базарах, их оборотах и т.д., дана информация о природно-климатических условиях края, хозяйстве, быте и культуре его населения, археологических памятниках, религиозных воззрениях алтайцев и многом другом [Пустогачева, 2011, с. 90-91].

Большой вклад в исследование и дальнейшее развитие Чуйского тракта внёс известный русский писатель В.Я. Шишков, деятельность которого с 1909 по 1914 гг. была связана с исследованием Алтая. В 1913–1914 гг. он возглавил геологическую экспедицию, работавшую по изысканию оптимального варианта Чуйского тракта. Сегодня в Музее Чуйского тракта можно познакомиться с рабочими планшетами и картами инженера Шишкова, с его заметками и расчётами, выполненными в рамках огромной работы по трассировке будущего тракта. В опубликованных в 1913 году путевых очерках «По Чуйскому тракту» и в рамках цикла новелл «Чуйские были», содержится информация об истории, природе Алтая, а также особенностях взаимоотношений русских купцов и местных народов – алтайцев.

Вот так Шишков в начале XX века описывает перевал Чике-Таман: *«Чике-Таман. Прежде всего, изречение, нацарапанное на придорожном столбе, на самой вершине перевала рукою отчаявшегося ямщика: «Ета не Чике-Таман, а Черт-Атаман, сорок восемь грехов». В этом все сказано, вылита вся желчь наругавшегося донельзя человека, замучившего себя и загубившего здесь, может быть, не одну лошадь.*

Чике-Таман – огромный горный кряж, преградивший путь в долину Улегема, куда выходит тракт. Вы подъезжаете вплотную к горе, выходите из повозки и пешком поднимаетесь по бесконечным извилинам тракта. А лошади тем временем надрываются над вашим экипажем. Вы поднялись на сто шестьдесят сажен и на столько же должны спуститься. А горизонтальное расстояние между двумя крайними точками подъема и спуска всего одна верста. Все эти отдельные зигзаги тракта коротки и узки, радиусы закруглений малы, уклоны велики. Телега в закруглениях иногда не может повернуться: колеса висят над ничем не огражденной пропастью. Еще один неловкий шаг лошади, и она вместе с возом сорвется вниз».

Можно в его путевых очерках найти интересную информацию о памятниках археологии, например, Ининских каменных стелах: *«… возле Ини есть каменная баба. Это огромная тонкая плита, больше сажени в квадрате, ловко воткнутая торчком в землю. Стоишь возле нее, маленький, и думаешь: «Как мог дикий человек умудриться ее, матушку, трехсотпудовую, притащить сюда, поднять на ребро и врыть в землю?» Но наше недоумение тут же разрешает наш проводник и рассказывает следующую легенду: «В нетеперешние времена, когда белой березы на свете не было, проезжал этим местом сильный богатырь. Ему нужно было на Чую попасть, а брода он не знал. Поехал без брода, а река глубокая да быстрая: конь чуть не захлебался. Однако выплыл, лишь потник, что у коня под седлом, подмочил. Надо потник высушить. Огляделся богатырь кругом – ни одного кустика: ровная степь среди гор, потник повесить для просушки не на что. Залез тогда богатырь на гору, выворотил каменище, да как хватит с горы! Как гвоздь камень вторгнулся, на сажень в землю ушел»* [Шишков, 1918, 1951].

В последние годы Чуйский тракт стал одной из тем исследования известного алтайского историка – профессора А.В. Старцева, специалиста в области русско-монгольской торговли. Ряд его работ, касающихся состояния дороги и торговли по ней во второй половине XIX – начале XX в., послужили базисом для многих последующих исследований. История развития Кош-Агача как торговых ворот в Монголию и Китай, инфраструктура русско-монгольской торговли – это темы, широко освещенные Старцевым, который, привлекая широкие архивные материалы, а также труды современников строительства, изыскателей и чиновников, дал ёмкий анализ происходившим на тракте событиям [Старцев, 1990, 1995, 2003].

Одной из последних обобщающих работ, вышедших в 2015 г., является книга А.М. Малолетко [Малолетко, 2015], где представлен краткий обзор истории дороги. В книге содержатся некоторые аспекты истории Чуйского тракта в период после Великой Отечественной войны, что является фактически абсолютно неизученной областью и придает изданию особую ценность.

Таким образом, несмотря на то, что Чуйский тракт является весьма популярной темой в научной и краеведческой литературе, многие вопросы ещё остаются не раскрытыми. Лишь периоды со второй половины XIX до начала XX в. и 20–30-е гг. XX в. имеют многостороннее освещение. Следовательно, Чуйский тракт ещё полон открытий и интересных исследований.

Библиографический список

1. Алтай. Путешествие по Чуйскому тракту: путеводитель / сост. М.В. Танкова, Т.И. Злобина, Т.А. Вдовина. – Барнаул: Пять Плюс, 2010. – 256 с.

2. Билль И.И. О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. – Т. 5. – Барнаул, 1903. – С. 66-79.

3. Верещагин В.И. От Барнаула до Монголии // Алтайский сборник. – Т. 9. – Барнаул, 1908. – С. 10-39.

4. Ледебур К.Ф., Бунге А.А., Мейер К.А. Путешествие по Алтайским горам и джунгарско-киргизской степи. – Новосибирск: Наука, 1993. – 414 с.

5. Малолетко А.М. Чуйский тракт: Времена. Имена. – Томск, 2015. – 88 с.

6. Подрезов М.В. История Чуйского тракта: обзор литературы // Вестник Томского государственного университета. История. – 2017. – № 414. – С. 103–107.

7. Подрезов М.В. Чуйский вьючный путь: конец XVIII – первая половина XIX в. // Вестник Томского государственного университета. История. – 2018. – № 51. – С. 69-73.

8. Потанин Г.Н. Очерки Северо-Западной Монголии. В четырех выпусках. – СПб., 1881-1883.

9. Пустогачева Т.С. Источники по изучению истории развития транспорта, путей сообщения и торговли в Горном Алтае во второй половине XIX – первой половине XX в. // Вестник Томского государственного университета. История. – № 1 (13). – 2011. – С. 88-92.

10. Обручев В.А. Мои путешествия по Сибири. – М.: Географгиз, 1954. – 237 с.

11. Отечественные физико-географы и путешественники: очерки / под ред. Н.Н. Баранского и др. – М.: Учпедгиз, 1959.

12. Радлов В.В. Из Сибири. Страницы дневника / пер. с нем. К.Д. Цивиной и Б.Е. Чистовой. – М.: Наука, 1989. – 749 с.

13. Сапожников В.В. Пути по русскому Алтаю. – Новосибирск: Сибкрайиздат, 1926. – 166 с.

14. Сапожников В.В. По русскому и монгольскому Алтаю. – М.: Географгиз, 1949. – 579 с.

15. Старцев А.В. Есть по Чуйскому тракту дорога... // Алтай. – Барнаул: Алтайское кн. изд-во, 1990. – № 1. – С. 142-148.

16. Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в.): монография. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2003. – 308 с.

17. Старцев А.В. Торговые ворота в Монголию // Алтайский сборник. – Вып. XVI. – Барнаул, 1995. – С. 44-53.

18. Табаев Д.И. Чуйский тракт. – Горно-Алтайск: Горно-Алтайское отделение Алтайского кн. изд-ва, 1975. – 78 с.

19. Танкова М.В. Чуйский тракт – один из уникальных историко-географических памятников Алтая и его использование в целях туризма // Труды академии туризма: сб. науч. тр. / под ред. Ю.В. Кузнецова и др. – Вып. 5 – СПб.: Невский фонд, 2003. – С. 117-126.

20. Швецов С.П. Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая. – Барнаул,1898. – 91 с.

21. Шишков В.Я. По Чуйскому тракту // Алтай в художественной литературе. – Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1951. – С. 153-168.

22. Шишков В.Я. Чуйские были. – Барнаул: Издание Культурно-просветительного отдела Алтайских кооперативов, 1918. – 31 с.

23. Ядринцев Н.М. Сочинения. Т. 1: Сибирь как колония: Современное положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее / под ред. С.Г. Пархимовича. – Тюмень: Изд-во Ю. Мандрики, 2000. – 480 с.

Научное издание

ВОПРОСЫ ИНТЕГРАЦИИ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ В РАЗВИТИЕ СФЕРЫ ТУРИЗМА

Материалы V научно-практической конференции,
посвящённой 100-летию образования федеральной
автомобильной дороги Р256 «Чуйский тракт»

12 апреля 2022 г.

Редактирование, подготовка оригинал-макета *С.И. Тесленко*

Дизайн обложки *Ю.В. Луценко*

ЛР 020261 от 14.01.1997.
Подписано в печать ...2022. Формат 60x84 / 16.
Бумага офсетная. Усл.-печ. л. 4,18
Тираж 100 экз. Заказ № ...

Издательство Алтайского государственного университета

Типография Алтайского государственного университета:
656049 Барнаул, ул. Димитрова, 66