

T.S. Pustogacheva

История развития путей сообщения в Горном Алтае в конце XIX – начале XX в.

T.S. Pustogacheva

The History of Establishing Means of Communication in Gorny Altai at the End of XIXth – the Beginning of XXth Centuries

Статья посвящена проблемам строительства Чуйского тракта – дороги государственного значения, поэтапно проанализированы пути их решения. Исследована система дорожного строительства, содержания и ремонта дорог в регионе в указанный период.

Ключевые слова: пути сообщения, Чуйский тракт, дорожная повинность, транспортное сообщение, извозный промысел.

В современных условиях бурного развития российской экономики возрастает значение транспортных магистралей. В этой связи приобретает особую актуальность анализ исторического опыта по развитию транспортных путей на этапе бурного развития капитализма на рубеже XIX – начале XX в. Этот опыт раскрывает особенности российского поиска финансовых и людских ресурсов, вариативность подходов в поиске направлений, способов реконструкции и содержания дорог. Характеризует влияние дорожного строительства на экономическую и социальную сферы.

В конце XIX – начале XX в. вся сеть дорог России находилась в ведомстве различных государственных учреждений. В их число входили Министерство путей сообщения (МПС), Министерство внутренних дел (МВД), губернские и уездные земства, военное-инженерное ведомство, Переселенческое управление и т.д. Дороги, которые проходили по территории землевладельцев, являлись их собственностью. Естественно, такая ведомственная разобщенность не позволяла проводить единую политику как в области строительства, так и содержания дорог. Существовавшая система дорожного управления породила сложную форму финансирования дорожной отрасли. Выделение денег на строительство гужевых дорог и их содержание происходило согласно их ведомственной принадлежности. Так, дороги, находившиеся в ведении Министерства путей сообщения, строились и содержались за счет государственных средств. За счет дорожной повинности ремонтировались дороги, находившиеся в ведении Министерства внутренних дел. Данная повинность в большинстве случаев заменялась денежной компенсацией.

28 июня 1914 г. был образован дорожный фонд. Он был создан за счет государственного казначейства.

The work is dedicated to the problems of building the Chuisky Highway – the road of state importance. The realization of this project is shown in progress. The author paid a special attention to the highway building, keeping and repairing of the roads.

Key words: means of communication, Chuisky highway, road service, traffic, carrier's trade.

Закон об образовании фонда был принят для улучшения системы финансирования дорожного хозяйства. Процедура получения необходимых денежных средств для строительства или содержания дорог была следующей. Местные власти на имя держателей фонда подавали прошение о выдаче субсидий или ссуд на местное дорожное строительство. Кроме ходатайства, губернские власти должны были предоставить в МПС технический проект и смету затрат на планируемое строительство. Только после этого Министерство путей сообщения внимательно рассматривало все поступившие прошения и принимало решение об удовлетворении или отказе этих просьб. Такова была процедура финансирования строительства дорог местного значения [1, с. 51].

В связи с производственной необходимостью в Министерстве путей сообщения произошло увеличение числа управлений. Так, с 18 сентября 1916 г. в составе МПС было создано Управление шоссейных дорог (Упшосс). До этого времени в составе Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог существовал отдел шоссейных дорог. Вновь созданное управление сосредоточило в своих руках руководство шоссейными, мощеными и грунтовыми дорогами общего пользования.

Транспортные пути развиваются пропорционально экономическому развитию государства. В России развитие капитализма и товарно-денежных отношений произошло намного позже по сравнению с западно-европейскими государствами. Поэтому потребность в транспортных артериях ощущалась с запозданием. В европейской части России на каждые 10 тысяч жителей на рубеже XIX – начала XX в. приходилось 2,8 км шоссейных дорог, на 100 км² территории – 0,56 км. В Германии 47,3 км и 48,6 км соответственно,

во Франции 144,3 и 104,8 км, в Англии 60,9 и 81,2 км, в Австрии 38,4 и 33,3 км, в Швеции 116 и 12,8 км, в Италии 25,2 и 28,6 км [1, с. 44].

Период конца XIX – начала XX в. характеризовался оживлением развития экономики как всей России, Сибири, так и Горного Алтая, который граничил с Монголией и Китаем. Именно это обстоятельство и предопределило его значимость для Сибири и России в целом.

К началу XX в. интересующий нас регион входил в состав Бийского уезда, общей площадью 86121,1 кв. верст, на которой проживало 475122 чел. в сельской местности и 30213 – в городской. В уезде насчитывалось 49311 инородцев [2, с. 40]. В административном отношении Бийский уезд вобрал в себя 58 волостей, Чарышскую и Антоньевскую казачьи станицы. На территории Горного Алтая насчитывалось 19 волостей [3, с. 4].

Коренное алтайское население распределялось по семи дючинам, четырем таежным («черневым»), двум кумандинским волостям, двум управам Бийского уезда и по Кондомо-Шелкальской волости Кузнецкого уезда [3, с. 4].

В рассматриваемый период сырьевой потенциал региона был достаточен для развития в нем промышленности. Поэтому здесь начали открываться кожевенные, гончарные, воскобойные и другие предприятия. Наметившаяся активизация кустарно-ремесленного производства, развитие товарно-денежных отношений, торговли способствовали возникновению и дальнейшему развитию дорожного сообщения в регионе.

В конце XIX – начале XX в. на территории Горного Алтая было несколько дорог, по которым осуществлялось основное передвижение, шли главные товарные потоки, в том числе в Монголию, Китай и обратно.

Кроме Чуйского тракта, в Горном Алтае существовали еще два пути, по которым можно было добраться до Кош-Агача: один через Телецкое озеро, но он проходил по глухой и болотистой тайге, что невероятно затрудняло движение по нему. Существовал и другой путь: через село Ануйское, деревни Тоуракскую, Черный Ануй, Кырлык, Абай, Кок-су, Верхний и Нижний Уймон, Катанду, заимку Ошлыковых, через Катунь и далее по Курайской степи. Но он также был сложен для товарного движения, как и «телецкий».

В регионе существовал ряд более мелких дорог, связывавших населенные пункты Горного Алтая между собой. Видное место в экономическом развитии края занимал Бийско-Уймонский тракт, общей протяженностью в 352 версты. Он начинался от Бийска и шел далее до Катунской, через населенные пункты: Смоленское, Белокуриху, Алтайское, Николаевск-Баранчу, Куяган, Тоурак, Черный Ануй, Келей, Усть-Кан, Кырлык, Абай, Красноярку, Усть-Коксу, и заканчивался в Верх-Уймоне [4, с. 69].

Уймонское направление использовалось исключительно для перегона скота в ранний нагульный период. Так как травостоем это направление было богато только весной и в начале лета, а сенокосные участки на нем не арендовались. При этом на общем для трактов участке, скот, купленный весной, кормился подножной травой, а прогоняемый позже заготовленным сеном.

Как отмечали очевидцы, дорога содержалась в очень хорошем состоянии, несмотря на то, что она проходила по сложным горным перевалам, таким как Куеганский – и по карнизам скал – Синий Яр. Крестьяне окрестных сел ежегодно проводили ремонтные работы. Уймонский тракт был проложен силами местного населения без всякой посторонней помощи и правительственной поддержки.

Другой, меньший по протяженности путь, назывался Бийско-Кебезенским трактом. Его общая протяженность составляла 181 версту. Местность, через которую проходил тракт, была покрыта так называемой чернью, т.е. смешанным лесом. Благодаря густоте леса и свойствам почвы дорога здесь почти никогда не просыхала, представляя собой сплошную топь. Путь так же начинался в Бийске. Оттуда дорога шла через Верх-Катунское, Сростки, Быстрянку, Старую Барду, Тайнинское, Нижне-Пьянково, Пьянково и заканчивалась в Кебезени. Вообще на всем протяжении от Карасука до Телецкого озера путь был вьючный и очень тяжелый. Селения, возле которых пролегал дорога, были одними из главнейших пунктов промысловой деятельности населения. Поэтому между Улалой и Кебезенью в осенние и зимние месяцы производилось оживленное движение товаров. Туда приезжали скупщики ореха, перегоняли скот, провозили товары вглубь леса, где производилась очень оживленная торговля, нечто вроде ярмарки.

Удобный путь для передвижения существовал от с. Улалинского до с. Чемальского. Его расстояние равнялось приблизительно 70 верст. Дорога была проложена еще в 1868 г. Связано это было с ожиданием приезда великого князя Владимира Александровича. На протяжении всего пути располагались алтайские селения: Бирюля, Александрова, Беш-Бельтир, Унезя, Эликманар, Чемал. У Чемала колесная дорога заканчивалась. В дальнейшем никаких изысканий на этом участке по устройству прокладки дороги далее Чемала не производилось.

И, наконец, Бийско-Улалинский тракт. Как и предыдущие, он начинался в Бийске и проходил через Верх-Катунское, Сростки, Быстрянку, но затем поворачивал и шел на Чергачак, Улалу, Бирюлю, Александровку, Бешпельтир, Узнезю, Эликманар и заканчивался в Чемале. Длина этого пути составляла 168 верст [4, с. 69].

Хотя в регионе существовал ряд дорог, связывавших населенные пункты между собой, но основной транспортной артерией, по которой осуществлялись

главные грузоперевозки, являлся Чуйский тракт. Он соединял центр Бийского уезда с Горным Алтаем и доходил до монгольской границы.

Чуйский торговый путь известен с XVIII в. Свое название он получил от реки Чуи. Чуйским трактом принято называть весь путь от Бийска до Кош-Агача. Условно его делили на два участка: до Онгудая и после него. От Бийска до Онгудая он протянулся на 255 верст, а от Онгудая до Кош-Агача еще на 257 верст. При этом данная трасса была мало приспособлена для колесного передвижения и была очень опасна на речных «бомах» и горных перевалах. Общая протяженность тракта составляла 512 верст.

Несмотря на то, что Чуйский тракт являлся труднопроходимой вьючной тропой, доступной лишь для лошадей и верблюдов, передовые люди того времени очень быстро усмотрели его выгоду для осуществления торговых операций с Горным Алтаем, Монголией, а затем и с Китаем. Но в таком виде тропа была неудобна. Поэтому ее реконструкция затрагивала интересы широкого круга людей, и в первую очередь бийских торговцев. Именно их деньги помогали расширять узкие проходы по «карнизам» прибрежных скал, оборудовать или совсем устранять опасные переправы. Финансированием такого рода работ занимались в основном бийские купцы-чуйцы: А.Д. Васенев, Н.И. Асанов, Г.Г. Бодунов. Их дополнительными вкладами была улучшена дорога через бом Куйташ, что позволило устранить две опасные переправы [5, с. 66–68]. Известен в истории тракта случай, когда на обустройство дороги купцы собрали 10 тыс. руб. и передали их своему старшине Н.И. Осанову. Последний отдал их бийскому жителю А. Смирнову, который взял на себя обязательства по исправлению участка дороги [6, с. 22]. Собранные деньги предназначались на покрытие его убытков от взятого подряда.

Помимо купечества, помогали строить дороги местные крестьяне. Так, в мае 1880 г., когда заметно осложнились внешнеполитические отношения России с Китаем, осознавая, чем это грозит жителям приграничных территорий, крестьяне сами на свои средства построили три моста и 50 верст дороги от Абая до д. Поперечной. Трудность этого строительства заключалась в том, что у местных «инородцев» не было для работы нужных орудий труда. Помогли им русские крестьяне. Семейство богатых крестьян Ошлыковых устроило за свой счет большой мост через Аргут, израсходовав на его возведение почти 6 тыс. руб.

Одним словом, заинтересованы в хорошей дороге были и предприниматели из местного русского и алтайского населения. Они старались помочь в реализации проекта обустройства пути, ибо устройство колесной дороги позволяло и тем, и другим решить многие жизненно важные проблемы. Во-первых, обустройство тракта гарантировало хотя бы относительную безопасность движения, во-вторых, спо-

собствовало росту объемов грузоперевозок: лошадь, запряженная в телегу, могла перевезти значительно большее количество товара, чем лошадь, нагруженная вьюками. И, в-третьих, сокращалось время прохождения грузов от Бийска до Кош-Агача.

Но своими силами решить столь сложную в финансовом плане задачу местные власти не могли. Некоторые сдвиги в решении вопроса строительства Чуйского тракта наметились в начале 90-х гг. XIX в. Это произошло в связи с постройкой Транссибирской железнодорожной магистрали. Возникла проблема необходимости подвода к ней разветвленной сети подъездных путей, которые обеспечивали бы дальнейший перевоз грузов, способствовали быстрой окупаемости.

Для определения стоимости строительных работ с целью превращения тропы в колесную дорогу в 1892 г. в горы Алтая был направлен учитель технического реального училища Н. Ивачев. Сделав поверхностное описание пути, он определил стоимость его исправления в 48565 руб. [6, с. 84]. И такая сумма нашлась. Комитет Сибирской железной дороги ассигновал на предварительные изыскания 2500 руб. и 45 тыс. руб. на капитальные работы. Принял участие в их ассигновании и Кабинет: он выделил на эти нужды 3 тыс. руб. [6, с. 84].

Очередное изыскание тракта было проведено в 1894 г. 14 мая в горы Алтая для составления сметы ремонтных работ были командированы военный инженер И. Вараксин и поручик Н. Гольшев. Весь путь от с. Онгудайского до Кош-Агача они разделили на четыре части. Первые две части дороги, согласно их заключению, не требовали никаких исправлений, другие две части: третья часть – бомы и горные хребты, расстояние которых в общей сложности составляло 20 верст, четвертая часть – ручьи, арыки, переправы через Катунь. Изыскания продолжались два с половиной месяца и потребовали огромных расходов, выразившиеся в сумме, равной 3224 руб. По заключению И. Вараксина, на устройство колесного пути требовалась значительная сумма – 193 тыс. руб. [6, с. 84]. По его проекту предполагалось проложить дорогу шириною в 7,5 аршин, построить мосты и взорвать скалы по бомам [5, с. 69]. Переправа через Катунь была намечена только у Кор-Кечи. Чтобы избежать излишние расходы по Чуе, инженер И. Вараксин предлагал отойти от вьючной тропы и переправиться на левый берег реки по деревянному мосту, предположительно длиною в 27 сажень. Через четыре версты опять перейти на правый берег, устроив при этом мост в 25 сажень. Устройство пути по данному проекту позволило бы решить многие проблемы. Но возведение мостов было в нем наиболее слабым местом. Они, скорее всего, не устояли бы перед весенним ледоходом. На реализацию этой идеи понадобилось бы 560 тыс. руб. Поэтому Министерство финансов даже не попыталось решить

финансовый вопрос, и отложило его рассмотрение на неопределенный срок. Расхождения между сметами Н. Ивачева и И. Вараксина были огромными.

Для более точного определения объема работ в 1897 г. в горы Алтая был направлен инженер А.А. Ломачевский, проезд которого оказался безрезультатным, так как в силу определенных причин свою работу он не закончил [7, с. 15]. Ему удалось доехать только до Онгудая.

По ходатайству князя Вяземского в 1900 г. в Горный Алтай были направлены Барнаульский уездный исправник С.П. Лучшев и инженер И.И. Биль. Время на обследование пути было ограничено, потому что приближались холодные дни. Одним из труднопроходимых и сложных для обследования участков являлся Семинский перевал, где начиная с середины сентября уже выпадал снег.

Еще одной трудностью при обследовании отдельных участков дороги являлось незнание местности, поэтому некоторую часть пути осмотреть было невозможно, а потому представление о труднопроходимых участках дороги исследователи получали из уст местного населения. Это обстоятельство также наложило отпечаток на составление сметы предполагаемого финансирования пути. С.П. Лучшев и И.И. Биль предложили построить три переправы через Катунь. «Первая переправа через р. Катунь с левого берега на правый находилась на ст. Керкучи; вторая переправа с правого берега на левый между устьями двух рек Аломанов и третья переправа на ст. Усть-Иня с левого берега на правый» [8, с. 22]. Эти переправы являлись самыми тяжелыми и опасными на всём протяжении Чуйского тракта. Кроме того, их недостаточное функционирование создавало большую задержку при следовании больших караванов общей численностью в 200–300 лошадей на другой берег.

Заметим, что пользоваться переправами можно было только в конце лета и осенью, когда реки были неглубокими. Необходимо отметить, что существовавшие переправы составляли оброчную статью Кабинета и сдавались в аренду далеко не за самую низкую плату. Но арендаторы никаких действий, направленных на обеспечение проезжающих безопасной и безостановочной переправой, не принимали.

Продолжая обследование Чуйского тракта С.П. Лучшев и И.И. Биль установили, что ширина дороги, не должна превышать 5 аршин. По рекам, кроме Катунь, предполагалось построить мосты самой простой конструкции. При таком подходе к «обустройству пути», заявляли они, потребуется 60 тыс. руб. [7, с. 16]. Обсудив предложенный проект, правительство приняло его и открыло финансирование работ.

На страницах «Обзора Томской губернии за 1900 г.» сообщалось: «Прокладка колёсного пути от Онгудая до Кош-Агача начата» [9, с. 22]. И действительно,

в 1901–1902 гг. на перестройку тропы в колёсную дорогу было выделено 110 тыс. руб., из которых 45 тыс. отпустил Комитет Сибирской железной дороги, 20 тыс. – Кабинет и 45 тыс. «казенных сумм» – по дополнительному представлению Томского губернатора князя Вяземского – Министерство финансов [10, с. 367]. Губернатору удалось доказать, что первоначально выделенной суммы в 65 тыс. руб. крайне недостаточно для реализации утвержденного плана работ. При первоначально предложенном ассигновании на одну версту выполненных работ расходовалось 250 руб., или 50 коп. на сажень, включая и подрывные работы. Этих денег для проведения всех видов работ было бы недостаточно, поэтому финансирование на сооружение пути увеличили.

Уполномоченным на строительстве Чуйского тракта стал С.П. Лучшев, подряд по устройству дороги взял мещанин А.С. Смирнов – бийский купец 2-й гильдии (позднее он служил бухгалтером «Русско-монгольского товарищества»).

Уже в первой половине 1901 г. на строительстве Чуйского тракта работало от 80 до 158 рабочих и 30 солдат-подрывников. В 1901–1902 гг. были произведены работы по сооружению деревянных мостов, труб, паромных переправ [11].

Трассировка всего пути Чуйского тракта проходила в достаточно тяжелых, горных условиях. Уклон косогоров, по которым предполагалась прокладка дороги, в большинстве случаев определяли на глаз. Уклон пути высчитывали относительно вертикальных высот, определенных специальным прибором – анероидом. С помощью профессиональных приборов специалисты намечали направление дороги в местах, более или менее пригодных для передвижения. По мере своей деятельности изыскатели приходили к выводу, что финансов, выделенных на данное предприятие, вновь не хватало.

Лишь к концу 1903 г. колесная дорога соединила Бийск с Кош-Агачем. На ее сооружение было затрачено около 80 тыс. руб., или в среднем 160 руб. за версту [12, с. 16]. И только в 1908 г. впервые весь путь от Бийска до Кош-Агача был открыт для гужевого транспорта на двуколках алтайского типа [11].

Однако первые поездки торговцев по новой дороге показали, что она далека от совершенства и требует значительной доработки. Резкого снижения стоимости провоза товаров, на что в первую очередь рассчитывали купцы, не произошло. Так, если до постройки тракта доставка пуда груза от монгольского города Улясутая до Новониколаевска обходилась в 2 руб. 79 коп., то в 1910 г. она составила в среднем 2 руб. 50 коп. [13, с. 184].

Как и прежняя тропа, новый путь не был лишен опасных участков, а потому по-прежнему остался так же труден для передвижения. Иными словами, его реконструкция не оправдала ожиданий местного на-

селения, торговцев и всех тех, кто был заинтересован в его обустройстве.

Первоначально Чуйский тракт проходил по линии Бийск–Верх-Катунское–Алтайское–Черга–Шебалино–Онгудай–Иня–Кош-Агач. Дорога по указанному направлению функционировала до тех пор, пока с. Улала (ныне Горно-Алтайск) не стала одним из крупных торговых центров Горного Алтая. За небольшой период с момента основания в 1830 г. миссионерского стана, предназначавшегося для распространения христианства среди народов Горного Алтая, Улала стала одним из крупных населенных центров просвещения и торговли, а также культурно-общественной жизни населения региона [14, с. 46]. По этой причине в 1911 г. в Министерстве путей сообщения был поднят вопрос о поиске и разработке наиболее короткого пути, который проходил бы через Улалу. Новый путь из-за сокращения его длины становился менее дорогим.

В 1912 г. бийский биржевой комитет обратился с ходатайством в Министерство путей сообщения о безотлагательном исправлении Чуйского тракта. Губернская администрация поддержала данное предложение. Бюджетная комиссия Государственной Думы нашла это ходатайство заслуживающим внимания и выделила 15 тыс. руб. для проведения изыскательских работ в Горном Алтае, которые были осуществлены летом 1913 г. На эти деньги провели топографическую съемку всего Чуйского тракта.

Для обследования пути в Горный Алтай была экспедиция, в составе которой был и инженер В.Я. Шишков. Кроме него, в ней работали практикант Вышневолоцкого училища М. Луговской, кондукторы этого же училища А. Королев, С. Созонтов, А. Аппен, студент Института инженеров путей сообщения К. Калинин, студент Томского технологического института А. Зверев, техники Е. Одинцов, В. Турчанинов, С. Борзых, техник-практикант С. Солдатов, практикант-кондуктор С. Викторов, десятник С. Титов и техники В. Бабурин и В. Петров. Последние были поставлены затем во главе изыскательских групп [15]. Изыскания было решено начать в двух направлениях: задача первого – продолжить обследование существующего направления тракта, оно называлось Левобережным, а изыскательная группа Чуйской. Ее руководителем был назначен В.П. Петров. Задача второго направления – осмотреть участок Бийск–Майма–Усть-Сема–Эдиган с последующим выходом к переправе Кор-Кечу и вынести свои заключения. Эта линия называлась Правобережной. Ее руководителем был назначен В.Я. Бабурин.

Общую координационную деятельность двух групп осуществлял В.Я. Шишков. В силу этого ему приходилось часто проезжать из одного конца тракта в другой. В исследуемый период такого рода проезд был не только тяжелым, но и опасным делом. Помимо

трудностей, связанных с прохождением естественных природных преград на тракте, существовала опасность сбиться с пути, встретить зверя и т.д. Для предупреждения возможных последствий, связанных с риском проезда по обустроенному пути, необходимы были люди, хорошо знающие местность. Поэтому 30 мая 1913 г. в газете «Алтай» было помещено объявление: «Требуется... несколько опытных проводников с рекомендацией, бывалых, на Чуйском тракте. Нужны также рабочие на Чуйский тракт...». Для того чтобы устроиться на работу, помимо прочих документов, необходимо было предоставить рекомендацию. Сделано это было не случайно: 1913 г. был юбилейным для дома Романовых – ему исполнялось 300 лет. В связи с этим была объявлена амнистия заключенным. Всего было освобождено из тюрем более 30 тыс. чел. Большинство из них отправилось в Сибирь и устроилось на «работу» в различные экспедиции. Отсутствие возможности проверки кадров на причастность к уголовному прошлому не исключала вероятности случайного принятия на работу такого рода лиц.

В результате, обследовав местность, В.Я. Шишков предлагал соединить оба направления в с. Черга. По его проекту предполагалось продолжить трассу до Усть-Семы, где уже существовал довольно неплохой колесный путь. Этот вариант по протяженности был наиболее длинным, но позволял обойти три трудных переправы, кроме того, он облегчал трудоемкие скально-взрывные работы. Экспедиция В.Я. Шишкова провела съемку всей существующей дороги от Бийска до Кош-Агача общей протяженностью 500 верст [16, с. 39].

Но существовавшее направление было выбрано не совсем удачно. Исследователи указали, чтобы обойти три трудных перевала, прокладывать дорогу необходимо по долине Катуня.

В целом экспедиция проделала огромную работу. Ею были собраны ценные материалы, которые нужно было обработать. Этим и занялись ее участники, возвратившись в Москву. Полученные материалы позволили определить примерную стоимость работ. С постройкой деревянных искусственных сооружений она составила 6 млн 218 тыс. руб., а железобетонных – 7 млн 897 тыс. руб. [5, с. 21]. Этому проекту также не суждено было сбыться. Империалистическая война 1914–1917 гг. не дала возможности осуществить намеченные работы по дальнейшему переустройству Чуйского тракта.

В период военных действий те отрасли, которые не работали на нужды армии, оставались без внимания властей. Коснулось это и дорожной отрасли. В годы войны из-за отсутствия ремонта и содержания тракт пришел в состояние полного упадка, земляное полотно, проезжая часть и искусственные сооружения разрушались и тракт становился труднопроходимым [17].

Поэтому основные тяготы строительства дороги легли на плечи коренного населения, которое было обязано отрабатывать на трассе трудовую повинность. Распределением повинности занимались уездные распорядительные комитеты. В их состав в зависимости от структуры исполнительной власти нижнего звена входили крестьянские начальники, податные инспектора, чиновники Переселенческого управления, волостные старшины, родовые старосты инородческих управ и т.д.

Для равномерного распределения натуральных повинностей весь Бийский уезд был разделен на четыре части. В волостях с малопродуктивной землей крестьянам были установлены небольшие льготы по отбыванию повинности. В хозяйствах переселенцев, где только закончилось землеустройство, и у кочевых инородцев каждые пять наличных десятин учитывались за одну десятину освоенной земли. При таком раскладе стоимость дорожной повинности на трёхлетие составляла 383220 руб., т.е. 63% всех натуральных повинностей уезда [18, с. 50]. Все участки дороги были распределены между селами и закреплены за ними, т.е. жители каждого села обязывались следить за своим участком дороги и содержать его в проезжем состоянии [7, с. 17]. Все переправы и паромы содержали бийские жители. К примеру, за работу парома на Ине отвечал бийский мещанин Хмелёв.

Для выполнения обязательных работ были установлены дневные нормы выработки (уроки) на одного работника. Так, в Бийском уезде в 1907–1909 гг. в эту норму входило: исправление 10 сажень обочины обычной дороги и 5 сажень каменной, 10 сажень взвозов, по одной сажени гатей, откопов, перил и барьеров. На новых дорогах объемы выработки по ремонту проезжего полотна были в 10 раз, а по другим видам работ в два раза меньше.

В Бийском уезде при распределении натуральных повинностей, в том числе и дорожной, с 1913 г. в качестве принципа распределения были приняты размеры и степень плодородия земли, а не число работников.

На каждой дороге встречались отрезки пути, одни из которых были более или менее благоприятными для передвижения, другие – нет. Именно от качества дорог, наличия на них населенных пунктов, подножного корма для лошадей во многом зависела стоимость проезда, а значит, и цена на ввозимые и вывозимые товары. Самым благоприятным в этом смысле, если взять Чуйский тракт, являлся участок дороги от Бийска до Онгудая. Прямой противоположностью служил путь от Онгудая до Кош-Агача (очень сложная дорога, а самое главное, за несколько дней следования здесь можно было не встретить ни одного населенного пункта). Следуя по нему, ямщикам, караванщикам приходилось весь корм, необходимый для животных, брать с собой. Кроме того, чтобы избежать несчастных случаев, караван двигался только в светлое время су-

ток. Осознавая сложность пути, власти запретили на всем его протяжении торговлю спиртными напитками, поэтому на тракте не было ни одной казенной винной лавки. Но отсутствие открытой продажи вина, как и во все времена, порождало спекуляцию спиртными изделиями. Так, в Онгуде и Кош-Агаче во многих домах торговали водкой, цена которой в 1,5–2 раза была больше казенной [10, с. 14].

Учитывая все эти моменты, доставка товаров из России на границу, а затем в Монголию и Китай осуществлялась 4 раза в год. Первый привоз выпадал на вторую половину марта – начало апреля. Поступившие из Бийска в Онгудай колесным путем товары выучились затем на лошадей, а караван отправлялся в Кош-Агач. На преодоление этого расстояния от Онгудая до него уходило 10 дней. Стоимость одного пуда доставленного товара с учетом состояния дороги, количества груза, колебалась от 0,9 до 1,1 руб. [20, с. 13]. Второй «рейс» приходился на май. Именовался он «китайским», поскольку караван шел в Китай. Туда он шел порожняком, а обратно – с китайскими товарами. На следование в один конец уходило 8 дней, а стоимость перевозки одного пуда товаров не превышала 80 коп.

Третий караван следовал осенью, после окончания полевых работ. И четвертый – в декабре. Этот привоз товаров приурочивался к прибытию в Кош-Агач каравана из Китая. По всем параметрам это был самый сложный «рейс». Отсутствие подножного корма для лошадей, усложнение пути из-за снега, мороза и гололеда доставляло караванщикам немало дополнительных хлопот. Это сказывалось и на стоимости одного пуда товаров. По сравнению с общепринятой она повышалась на 10–20 коп. [19, с. 14].

В начале XX в. перевозка одного пуда груза на участке Бийск-Онгудай протяженностью 255 верст обходилась по 20–35 коп. за пуд, в то время как стоимость перевозки товара примерно на таком же участке от Онгудая до Кош-Агача (257 верст) была значительно выше. Она составляла 65–80 коп. за пуд. Переплата на фрахте доходила до 45 коп. за пуд. Так, в 1909 г. она составила 108450 руб., в 1910 г. – 73980 руб., а в 1911 г. – 56015 руб. [20, с. 68]. Можно предположить, что такие фрахты, естественно, сказывались на прибыли торговцев и далеко не в сторону ее увеличения. Резкое удорожание провоза товара на втором участке дороги напрямую зависело от его труднопроходимости. Кроме того, грузы в обратную сторону, вследствие превышения ввоза над вывозом были далеко не всегда. Это заставляло возчиков брать за перевозку грузов в один конец такую цену, чтобы окупить расходы для возвращения домой, возможно, без груза.

Перевозкой грузов на тракте занимались как русские возчики, так и монгольские. Как правило, русские возчики запрашивали более высокую цену за доставку товара, поэтому вторые и составляли им

законную конкуренцию. Учитывая такого рода выгоду, предприниматели старались нанять монголов на предстоящую осень еще зимой, естественно, за мизерную цену. Не надо думать, что монгольские возчики соглашались на такие условия из-за душевной доброты. Нет. Просто многие из них были поставлены в безвыходное положение. Взяв в банке денежную сумму в кредит, они становились должниками, что называется, на всю жизнь. Ежедневно «нараставшие» проценты гнали их в «кабалу» и заставляли работать практически бесплатно. Войдя в доверие к крупным торговцам, они могли рассчитывать на их постоянный «заказ» по осуществлению ими грузоперевозок. Многие именитые купцы, как показывают источники, имели в Кош-Агаче свои отделения, которые были обязаны вовремя предоставлять перевозчиков товаров. В начале XX в. такое отделение имел здесь бийский купец Игнатъев [10, с. 372]. Приняв во внимание то обстоятельство, что самым сложным являлся участок от Кош-Агача до Онгудая, многие купцы заводили свои отделения на «середине пути». Здесь с помощью посредников они перегружали товар и отправляли его до места назначения. У купца Г.Г. Бодунова имелось, к примеру, свое отделение в Онгуде. Его услугами пользовались не только русские, но и иностранные купцы. Вообще же перевозкой товаров занимались исключительно артели ямщиков и лишь в отдельных случаях смельчаки-одиночки, нуждавшиеся в денежном приработке.

Перевозками на тракте занимались вначале крестьяне Смоленского, Алтайского, Черги, Шебалина и других сел. В последующие годы к этому «промыслу» подключились крестьяне Онгудая, Хабаровки, Чибита, Кош-Агача [7, с. 12] и других сел, которые прилегали к дороге. На каждые 10 лошадей или верблюдов приходилось по 2 чел. Как правило, артель состояла из 5–10 чел., один из которых назначался старшим возчиком. Все необходимые предметы экипировки лошадей возчики должны были иметь свои, либо их им предоставляла заинтересованная сторона по перевозке товаров.

Ямщики, не желавшие работать в артели, занимались извозом самостоятельно. В распоряжении такого ямщика имелась, как правило, одна лошадь. В случае необходимости нужное количество лошадей он арендовал на различных условиях у зажиточных крестьян. Самые беднейшие слои населения самостоятельным извозом, естественно, заниматься не могли, а потому и нанимались либо в артели ямщиков, либо в бригады вольных извозчиков. Согласно свидетельствам источников, перевозками грузов по Чуйскому тракту ежегодно занималось до 600 чел., в распоряжении которых находилось почти три тысячи лошадей [7, с. 15].

Отвлечение на извоз значительной массы работников и лошадей создавало для властей определенные

трудности, связанные с исполнением ими всего комплекса «государственно-управленческих функций». Эти обстоятельства и заставили их ввести ямскую повинность, в соответствии с которой жители края обязаны были своевременно и бесплатно доставлять к месту службы государственных чиновников, врачей, священнослужителей, местных администраторов и др. На перевозки же других пассажиров в разные населенные пункты края у ямщиков существовал свой реестр цен. Так, чтобы добраться от Бийска до Черги, пассажиру приходилось платить за проезд, в зависимости от времени года, от 7 до 8 руб. [21, с. 85]. Путешествие из Уалы до Чемала через Александровку обходилось в 3–4 руб. Не дороже был проезд от Бийска до Уалы. Если путешественник ехал от Бийска до Чемала, то он платил ямщику 7–8 руб.

Заметим, что извоз пассажиров осуществлялся не только на дальние расстояния. В городах и крупных населенных пунктах существовал штат местных возчиков. За один час езды в дневное время суток они брали в Бийске 30 коп. [22, с. 348]. А за доставку пассажира в один конец до остановки в черте города взималось 15 коп. С наступлением темноты цены значительно поднимались. Один час езды обходился тогда в 40 коп., а проезд в один конец – в 20 коп. Зависела стоимость проезда не только от времени суток, но и от времени года. Так, зимой в ночное время ямщик доставлял пассажира в один конец за 30 коп., а в дневное – за 20 коп. Хотя цены за проезд были немалыми, но по сравнению с другими, более крупными населенными пунктами они отличались в сторону снижения. Так, в Барнауле один час рабочего времени перевозчика стоил 35 коп. днем и 50 коп. ночью, а проезд в один конец обходился соответственно в 20 и 25 коп.

Таким образом, в Горном Алтае в конце XIX – начале XX в. одной из острых проблем являлось отсутствие широко разветвленной системы путей сообщения. Данная задача решалась через функционирование локальных дорог, связывавших населенные пункты между собой, и строительство Чуйского тракта – дороги государственного значения.

Строительство дороги осуществлялось через систему государственного финансирования и в некоторой степени с помощью частных купеческих инвестиций. Немаловажную роль в этом процессе играла дорожная повинность, которую должны были отрабатывать жители всех притрактовых сел.

В последней трети XIX в. вопросы строительства Чуйского тракта переросли в общегосударственную проблему. С этой целью в Горный Алтай направлялись лучшие российские инженеры и техники. Они занимались составлением смет расходов, необходимых для реконструкции дороги. В результате к 1914 г. экспедицией В.Я. Шишкова была создана модель дороги, наиболее приемлемой для передвижения. Благодаря

этому перевозка купеческих грузов стала значительно безопаснее, поэтому дешевле. В регионе появились артели по перевозке пассажиров и их багажа. Все это

в комплексе способствовало развитию транспорта и путей сообщения, а значит, и всей экономики региона в целом.

Библиографический список

1. Дороги России. Исторический аспект. – М., 1996.
2. Майдурова Н.А. Горный Алтай в конце XIX – начале XX вв. // История Горного Алтая : в 3 т. – Бийск, 2000. – Т. 2.
3. Екеев Н.В. Горный Алтай в конце XIX – начале XX веков (Вопросы социально-экономической истории). – Горно-Алтайск, 1991.
4. Сибирский торгово-промышленный ежегодник. – СПб., 1913. – Отд. 4.
5. Биль И. О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. – Т. 5. – Барнаул, 1903.
6. Чуйский торговый путь в Монголию // Дорожник по Сибири и Азиатской России. – Кн. 2. – Томск, 1899.
7. Табаев Д.И. Чуйский тракт. – Горно-Алтайск, 1975.
8. Чмелёв Н. Чуйский тракт и наша торговля в Северо-западной Монголии и Китайской империи // Сибирский наблюдатель. – Кн. 6. – Томск, 1902.
9. Обзор Томской губернии за 1900 г. – Томск, 1901.
10. Боголепов М.И., Соболев М.Н. Очерки русско-монгольской торговли. – Томск, 1910.
11. Туркин А. От вьючной тропы – к автомобильной магистрали // Звезда Алтая. – 1977. – №220. – 2 ноября.
12. Грехова Е. Чуйский тракт до Монгольской границы. – Бийск, 2006.
13. Старцев А.В. Проектирование и строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX века // Хозяйственное освоение Сибири: история, историография, источники. – Вып. 1. – Томск, 1991.
14. Анкудинова Т.В. История становления и развития города Горно-Алтайска в первой половине XX века. – Томск, 2007.
15. Шипилов В. С чего начинается Чуйский тракт // Звезда Алтая. – 1988. – 28 июля.
16. Шипилов В. Века и версты // Алтай. – 2007. – №6.
17. Копылов М. Начиналось с вьючной тропы // Звезда Алтая. – 1972. – №102.
18. История дорожного дела в Томской области. – Томск, 1999.
19. Швецов С.П. Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая. – Барнаул, 1898.
20. Злобин В. Чуйский тракт и его история. 1900–1911 гг. Западная Сибирь // Жизнь Сибири. – 1925. – №3.
21. Дорожник по Сибири и Азиатской России. – Томск, 1899. – Кн. 1.
22. Вольский З. Вся Сибирь. – СПб., 1908.