

УДК 94(571.150)''1917/1922''

DOI 10.37386/2413-4481-2020-3-89-93

М.В. Подрезов

*Национальный исследовательский Томский государственный университет, г. Томск, Россия*

## ЧУЙСКИЙ ТРАКТ НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ НА АЛТАЕ

В данной работе делается акцент на инфраструктурную деградацию, возникшую в результате многочисленных боевых действий. На основе архивных источников, материалов периодических изданий, а также исследовательской литературы показывается развитие/деградация важнейшей транспортной артерии Горного Алтая – Чуйского тракта. Делается вывод о деструктивной роли вооруженных конфликтов для дорожной системы Алтая, а также о принятии во внимание советской властью важности Чуйского тракта как для региона, так и для русско-монгольских отношений, что выразилось в конкретных и последовательных шагах.

*Ключевые слова:* Чуйский тракт, дорожное строительство, русско-монгольские отношения, Гражданская война, история Алтая.

M. V. Podrezov

*Tomsk State University, Tomsk, Russia*

## CHUYSKY TRACT ON THE EVE AND DURING THE CIVIL WAR IN ALTAI

This work focuses on infrastructure degradation resulting from numerous hostilities. On the basis of archival sources, materials of periodicals, as well as research literature, the development / degradation of the most important transport artery of the Altai Mountains – Chuysky tract is shown. The conclusion is drawn about the destructive role of armed conflicts for the Altai road system, as well as the Soviet authorities taking into account the importance of the Chuysky tract both for the region and for Russian-Mongolian relations, which was expressed in specific and consistent steps.

*Key words:* Chuysky tract, road construction, Russian-Mongolian relations, civil war, history of Altai.

Опыт отечественной истории свидетельствует о решающем значении крупных объектов транспортной инфраструктуры в вопросах социально-экономического развития страны, обеспечения военно-стратегической безопасности и даже культурного просвещения. Среди самых очевидных примеров представляются Транссибирская железнодорожная магистраль, Беломорско-Балтийский канал, Байкало-Амурская магистраль, транспортный переход через Керченский пролив и т. д. Чуйский тракт, безусловно, не является исключением из данного ряда в силу его стратегической значимости в вопросах колонизации, торгово-экономической экспансии в Китае и Монголии, военной безопасности, а также туристического освоения Алтая.

Государство обратило свое внимание на Чуйский вьючный путь еще в середине XIX в., но к реальной системной разработке приступило лишь в начале XX в. Качественный скачок в развитии был прерван пертурбациями времен Первой мировой и Гражданской войн. В силу сказанного мы поставили своей целью проанализировать и оценить развитие/деградацию Чуйского тракта в 1913–1922 гг. (от изыскательских работ под руко-

водством В.Я. Шишкова до признания советской властью Чуйского тракта дорогой государственного значения). Актуальность исследования данного периода подтверждается также тем, что она практически не затрагивалась в современной отечественной историографии. В качестве исключений приведем работы видного барнаульского историка А.В. Старцева [1], горно-алтайской исследовательницы Т.С. Пустогачевой [2], монографию коллектива авторов под руководством А.Н. Дунца [3], диссертацию М.В. Подрезова [4], однако во всех представленных случаях поставленный нами исследовательский вопрос затрагивался лишь косвенно.

Активное развитие торговли и рост военно-стратегического значения Чуйского тракта в конце XIX – начале XX в. позволяют говорить о его значимости не только в региональном, но и в общегосударственном масштабе, однако ограниченные финансовые возможности казны долгое время не позволяли перестроить примитивную дорогу в настоящий тракт. Одним из дополнительных и ключевых стимулов, позволивших сдвинуть дело с мертвой точки, стала революция в Монголии, а также последующее заключение

русско-монгольского торгового договора, важность и значимость которого для отечественной торговли и промышленности подчеркивалась на самых верхах [5, с. 376]. Указанные обстоятельства были приняты во внимание в Петербурге и началась реальная подготовка к переустройству Чуйского тракта силами профессиональных специалистов, что подкреплялось солидными финансовыми ресурсами [4, с. 65–66].

Говоря о состоянии дел на Чуйском тракте в канун Первой мировой войны, отметим, что годовой товарооборот в 1913 г. уже достигал отметки в 6 млн руб. [6, с. 17–18]. При этом для понимания общей картины оговоримся, что характер торговли был преимущественно меновым, что было типично и для предшествующего века. Эти обстоятельства подчеркивал и видный исследователь сибирской экономической истории В.П. Зиновьев: «Обмен Сибири с Монголией и Сынцзяном был подчинен той же формуле, что и торговля с казахской степью: фабричные изделия – на продукты животноводства и скот» [7, с. 117]. Также можно обратиться и к иным источникам. В докладе начальника третьего участка гужевых дорог Сибирского областного управления местного транспорта А.А. Бутылина сообщается: «Судя по выпискам из книг арендатора паромных переправ в с. Катунском через р. Катунь, в 1913 г. ежедневно проходило в обе стороны грузов транзитного значения до 500 повозок и вьюков грузом от 6 до 7 пудов» [8, л. 1об.]. Эти факты позволяют судить о серьезной физической загруженности тракта.

Толчком к дальнейшему развитию тракта стало прибытие в мае 1913 г. в г. Бийск партии изыскателей во главе с техником Томского округа путей сообщения В.Я. Шишковым, перед которой была поставлена задача провести топографическую съемку существовавшей дороги до монгольской границы [9]. Это действительно эпохальное событие, ведь даже возможность такой экспедиции годом ранее была встречена с надеждой [10]. Правительство понимало важность продолжения работ на тракте, поэтому и в 1914 г. было выделено дополнительное финансирование в 40 тыс. руб. [11, с. 396]. Известный исследователь русско-монгольских отношений А.В. Старцев отмечал: анализ материалов экспедиции показал, что изначально на Чуйском тракте было выбрано неудачное направление дороги, которую следовало бы вести долиной р. Катунь, обойдя трудные горные перевалы [12, с. 281]. Сам же Шишков в первую очередь акцентировал внимание на сложности и опасности движения по Чуйскому тракту в те годы: «Мне все время приходилось поддерживать

связь между отрядами, передвигаясь по убийственным кручам верхом» [13, с. 24].

Амбициозному проекту В.Я. Шишкова было не суждено реализоваться, так как вмешалась Первая мировая война. Хотя даже в 1915 г. в столице не забывали о данной работе. Рассчитывая довести дело до конца, все материалы экспедиции были переданы в Петроград, куда был одновременно командирован и сам руководитель изыскательской партии [14]. Подробный отчет о результатах работы содержится на страницах профильного дореволюционного издания «Водные пути и шоссейные дороги» [15, с. 600–609].

Первая мировая война, последующие за ней события 1917 г., а также разрушительная Гражданская война воспрепятствовали реализации кардинального переустройства Чуйского тракта, которое будет осуществлено лишь в 1930-е гг. Более того, дорога и сопутствующие ей объекты были в значительной степени разрушены. При этом некоторые позитивные изменения, хотя и имевшие в основном вынужденный характер, продолжались даже в самые тяжелые предреволюционные годы. Так, из контракта, заключенного с держателем паромной переправы Д.П. Казаковым, мы видим, что отменялась плата за ее использование, взамен которой держателю аренды выплачивалась годовая фиксированная сумма вознаграждения за счет средств казны [16, л. 11–12].

Некоторые попытки привести тракт в «приличный» вид делались и в годы Первой мировой войны, хотя ни одна из них не была доведена до логического завершения. Так, в 1915 г. Министерство путей сообщения пыталось произвести работы на Чуйском тракте силами военнопленных, поэтому Управлению Томского округа было предложено в срочном порядке составить смету, имея в виду расход на оплату труда пленных 120 тыс. руб. К работам предполагалось привлечь порядка 1 000 военнопленных в качестве чернорабочих [17]. Однако данная инициатива осталась нереализованной, ограничившись лишь подготовкой и сортировкой всех имевшихся на тракте материалов [18]. До последнего не отказывались и от доработки проекта Шишкова, предполагавшего прокладку дороги долиной р. Катунь. При этом амбициозно выглядели заявления, что «по разработке проекта он будет спешно внесен на рассмотрение Государственной Думой» [19] (он все-таки был закончен и внесен через министерство в Совет министров [20]). Крайней точкой в дореволюционной истории тракта можно считать нижеследующее предположение, которое также осталось лишь на бумаге: «работы по оборудова-

нию Чуйского тракта долиной Катуня, по всей вероятности, начнутся с весны 1917 года» [21].

Логично, что подобные пертурбации не могли не сказаться на товарообороте по Чуйскому тракту. Фактически окрепшие перед войной связи были сведены на нет. Причинами этого можно назвать разрушение дорожного полотна и деградация инфраструктурных объектов, дефицит товаров, недостаток рабочих рук, банкротство целого ряда русских фирм, занимавшихся русско-монгольской торговлей, а также общая сложная военно-политическая обстановка. Единственными игроками, выигрывавшими от сложившейся ситуации, были китайцы, которые захватывали монгольский рынок посредством сбыта американских (и отчасти европейских) фабричных товаров [22].

В годы Первой мировой и Гражданской войн единственной заметной организацией на русско-монгольском торговом направлении стала «Монгольская экспедиция», появившаяся 24 июня 1915 г. для тылового снабжения российской армии посредством закупки скота в Монголии. Несмотря на сильные разорения, которые терпела эта организация от бандитских группировок в указанный период, она смогла просуществовать даже некоторое время при советской власти. Фактически ее деятельность была парализована региональными продовольственными комитетами, возникшими в 1917–1918 гг. В.В. Синиченко указывает, что «после большевистского переворота не все признали новую власть. В Бийске и Павлодаре у «Экспедиции» местные власти реквизируют мясо. Антибольшевистские силы вскоре изолировали Монголию от Центральной России» [23, с. 171].

После революции 1917 г. Чуйский тракт был серьезно запущен. Даже в официальных документах дорогу именовали как находящуюся в «первобытном виде» [8, л. 2]. Это неудивительно, если учитывать протяженность и интенсивность вооруженных противостояний на территории пролегания тракта (юго-восточные районы нынешнего Алтайского края и Республика Алтай). Горная местность, выступавшая естественной защитой, поддержка от части местного населения выступили серьезным катализатором для появления и роста «белых отрядов». Отправной точкой стало 8 июня 1918 г., когда Каракорум признал свое подчинение Временному Сибирскому правительству, что случилось на фоне успехов чехословаков [24, с. 45].

Существует целый ряд опубликованных воспоминаний участников, исследований, посвященных гражданской войне в Горном Алтае. Сквозной линией в данных историях зачастую

проходит Чуйский тракт, так как он, выступая в качестве стратегической транспортной артерии, а также в силу расположения на нем ключевых населенных пунктов, несколько лет служил площадкой для вооруженных столкновений. Одним из интересных источников служат воспоминания бывшего фронтовика и коммуниста, участника событий тех лет И.Н. Кудрявцева, который подробно описывает боевые действия осени 1919 г., проходившие в местности между прилегающими к г. Бийску районами и ининской переправой [25]. Согласно Кудрявцеву, наиболее значимые бои в этот период на Чуйском тракте проходили в районе следующих населенных пунктов: Иня, Туекта, Кеньга, Шебалино, Алтайское, Хабаровка, Топучая, Онгудай [25, с. 132–139]. При этом Чуйский тракт в данных боях выступает сразу в нескольких ипостасях: поле боя, стратегический объект, плацдарм для наступления, путь отступления.

Одним из наиболее известных и ярких деятелей времен гражданской войны в Горном Алтае, безусловно, считается местный уроженец, полный георгиевский кавалер Александр Петрович Кайгородов (1887 г. р.). Чуйский тракт в его судьбе занял особое место: здесь началась его профессиональная деятельность (в довоенные годы он служил таможенным объездчиком в с. Кош-Агаче) [26, с. 50], здесь же проходили самые ожесточенные бои «белых отрядов» с ним во главе. Именно он стал одним из инициаторов формирования инородческих казачьих полков, которые уже с конца сентября 1919 г. стали активно бороться с красными партизанами в алтайских горах. В.А. Шудряков отмечает результаты деятельности сил Кайгородова осенью 1919 г.: «В октябре белые восстановили порядок на Чуйском тракте настолько, что по нему возобновилось безопасное движение пассажиров и товаров» [26, с. 51]. Однако это был один из немногих и непродолжительных этапов доминирования Кайгородова на Алтае. В его судьбе были и многочисленные бои за алтайские села, и грабежи «Монгольской экспедиции», и бегства в Монголию, этот человек буквально ходил на волосок от смерти долгие годы, так или иначе возвращаясь на Чуйский тракт. Отряды Кайгородова не давали советской власти установить свой порядок в Горном Алтае вплоть до весны 1922 г., то есть до того момента, пока Александр Петрович не был убит в Катанде [26, с. 56]. Вместе с тем в его «послужном списке» осталось много ярких боев, успешных вылазок, а также авантюрных решений, каждое из которых заслуживает отдельного внимания со стороны исследователей.

Еще до полной победы советской власти, когда отряды Кайгородова и других активно действовали на Алтае, был поднят вопрос о восстановлении Чуйского тракта. Сибирское отделение местного транспорта с 1921 г. стало проводить изыскательские работы по тракту, обследуя старые и новые направления (возобновилась дискуссия по выбору направления прокладки будущей дороги [27, с. 148–152]), изучая возможности обхода наиболее серьезных препятствий – сложных бомов, паромных переправ, горных перевалов, в частности Семинского и Комарского, на что было выделено 3,5 тыс. руб. [28, с. 53]. Данный процесс характерен в целом для всей страны, так как в первые годы советской власти восстановлению путей сообщения уделялось особое внимание, что подтверждает П.Н. Шевченко: «Только с 16 ноября 1917 г. по 27 декабря 1922 г. на заседаниях Совета народных комиссаров и Совета Труда и Обороны было рассмотрено около 3 тыс. вопросов, в той или иной степени касавшихся транспорта, из них более 70 посвящено автомобильному транспорту» [29, с. 139].

Окончательное установление советской власти положительно сказалось на развитии Чуйского тракта. Последовавшие за этим издания Декрета ВЦИК от 31.08.1922 г., Постановления Сибревкома от 31.10.1922 г. привели к формированию третьего участка гужевых дорог Сибирского областного управления местного значения, расположенного в г. Бийске, на котором лежала ответственность за восстановление и развитие Чуйского тракта [30]. На заставил себя ждать и еще один нормативный документ, перевернувший историю этой легендарной дороги, а именно: Чуйский тракт на всем протяжении признавался дорогой государственного значения, так как ему отводилась особая роль в торговых сношениях с Монголией. Более того, этот путь назывался «неизбежным и единственным» [31, л. 4об.].

Одной из первоочередных задач, которая была поставлена перед третьим участком гужевых дорог, стало восстановление переправ через реки по Чуйскому тракту, особенно в местности между Коркечу и Иней, так как без них нельзя представить организацию какого-либо регулярного сообще-

ния: «выяснилась настоятельная необходимость в постройке шести припаромков на баркасах с тремя спасательными лодками через р. Катунь в с. Иня, Керкочу и Среднем Перевозе, которые были уничтожены белобандитами» [31, л. 4об.] (известно, что паром в с. Иня был уничтожен силами отряда Кайгородова летом 1920 г. [26, с. 55]).

Параллельно указанным процессам шли и советско-монгольские переговоры, которые вылились в подписание первого торгового соглашения между двумя молодыми государствами, положившего начало для длительных тесных отношений как в торговом, так и в политическом аспектах. Почти на семьдесят лет многие предприятия будут процветать и обслуживать данное направление, а начало им положили: «Центросоюз, который установил первые торговые связи с Монголией еще в 1919 г., <...> Сибгосторг, А/О Шерсть, представительство Чикойского кожевенного завода» [32, с. 193].

Исходя из вышесказанного, констатируем, что Чуйский тракт в рассматриваемый период, с одной стороны, получил серьезное внимание со стороны государства, выразившееся в разработке проекта кардинального переустройства, его принятия на высшем уровне, а надежды на его реализацию не оставались даже в тяжелые годы Первой мировой войны; с другой – крах царской власти, разразившаяся гражданская война с боевыми действиями в местах пролегания дороги отбросили тракт на десятилетия назад, уничтожив объекты и улучшения как непосредственно в ходе вооруженных операций, так и в силу отсутствия должного текущего ремонта. Вместе с тем Чуйский тракт оставался важнейшей транспортной артерией Юго-Западной Сибири для торговли с Монголией, освоения Горного Алтая, для которого данная дорога является безальтернативной. Несмотря на турбулентность времен Первой мировой и Гражданской войн, революций 1917 г., Чуйский тракт не был предан окончательному забвению, более того, молодое советское правительство все-таки реализовало проекты его переустройства, разработка которых началась еще в дореволюционные годы.

### Библиографический список

1. Старцев А. В. Сибирь и сопредельные территории: история, историография, методология. Барнаул: Изд-во БЮИ МВД РФ, 2016. 446 с.
2. Пустогачева Т. С. Развитие и взаимовлияние путей сообщения и торговли в условиях хозяйственного и экономического освоения Горного Алтая в 1861–1941 гг.: дис. ... д-ра ист. наук. Кемерово, 2012. 413 с.
3. Дороги Алтайского края: от первых верст до наших дней / А. Н. Дунец [и др.]. Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2017. 396 с.
4. Подрезов М. В. История Чуйского тракта: дис. ... канд. ист. наук. Бийск, 2018. 236 с.



5. Чуец. Чуйский тракт // Водные пути и шоссейные дороги. 1913. № 8. С. 376–377.
6. Грехова Е. А. Чуйский тракт до монгольской границы. Историко-краеведческий очерк. Бийск, 2006. 99 с.
7. Зиновьев В. П. Торговый обмен Сибири и Центральной Азии // Сибирь и Центральная Азия: проблемы региональных связей. XVIII–XX вв.: сборник статей и материалов / под ред. В. П. Зиновьева. Томск: Издание Томского университета, 1999. С. 108–120.
8. Архивный отдел Администрации г. Бийска (далее – АОАГБ). Ф. Р–230. Оп. 1. Д. 2.
9. Жизнь Алтая (Барнаул). 1913. 12 мая.
10. Жизнь Алтая (Барнаул). 1912. 30 марта.
11. Хроника // Водные пути и шоссейные дороги. 1914. № 8. С. 396–406.
12. Старцев А. В. Строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX в. // Ползуновский вестник. 2004. № 3. С. 276–283.
13. Шишков В. Я. Автобиография // Вячеслав Шишков в воспоминаниях современников / сост. Н. Н. Яновский. Новосибирск: Новосибирское книжное издательство, 1987. С. 8–27.
14. Жизнь Алтая (Барнаул). 1915. 13 июня.
15. Хроника // Водные пути и шоссейные дороги. 1914. № 12. С. 600–609.
16. Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 65. Оп. 1. Д. 263.
17. Жизнь Алтая (Барнаул). 1915. 28 февраля.
18. Жизнь Алтая (Барнаул). 1915. 13 июня.
19. Жизнь Алтая (Барнаул). 1915. 18 августа.
20. Жизнь Алтая (Барнаул). 1916. 22 июня.
21. Жизнь Алтая (Барнаул). 1916. 26 октября.
22. Жизнь Алтая (Барнаул). 1916. 29 июля.
23. Синиченко В. В. Материалы журналов Иркутских съездов «Монгольской экспедиции» по закупке скота для нужд действующей армии в годы Первой мировой войны как исторический источник // Россия и Монголия в первой половине XX века: концептуальные вопросы российско-монгольских отношений (дипломатия, экономика, наука): сб. науч. тр. / под ред. Ю. В. Кузьмина [и др.]. Улан-Батор; Иркутск: Изд-во БГУ, 2015. С. 169–171.
24. Святогорье. История Республики Алтай в документах Центра хранения Архивного фонда Алтайского края. XVII – начало XX веков / сост. Е. П. Пак, Н. И. Разгон. Горно-Алтайск: Гос. архивная служба РА, 2000. 231 с.
25. Кудрявцев И. Н. Горно-Алтайские партизаны // Незабываемое: Воспоминания активных участников борьбы за установление Советской власти на Алтае. Барнаул: Алт. кн. изд-во, 1960. С. 122–140.
26. Шулдяков В. А. Александр Кайгородов: белый офицер и вождь горно-алтайского народного восстания 1921–1922 гг. // Инновационное образование и экономика. 2009. Т. 1, № 5. С. 50–57.
27. Подрезов М. В. Строительство Чуйского тракта в 1920-х гг. // Вестник Томского государственного университета. 2018. № 427. С. 148–152.
28. Пустогачева Т. С. Строительство Чуйского тракта в первой трети XX в.: варианты, дискуссии // Мир Евразии. 2009. № 1 (4). С. 53–57.
29. Шевченко П. Н. К вопросу о развитии дорожного хозяйства страны в первые годы советской власти // Вестник Московского университета МВД России. 2009. № 12. С. 139–141.
30. АОАГБ. Ф. Р–230. Предисловие к описи № 1 документов постоянного хранения.
31. АОАГБ. Ф. Р–230. Оп. 1. Д. 1.
32. Внешняя торговля СССР с социалистическими странами / под ред. В. П. Горюнова. М.: Внешторгиздат, 1957. 214 с.