



С.П. ШВЕЦОВ

ЧУЙСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПУТЬ В МОНГОЛИЮ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ГОРНОГО АЛТАЯ

І. Экономическое значение пути

Торговое значение так называемого Чуйского тракта, т. е. торгового пути, ведущего из г. Бийска, через Горный Алтай, в северо-западную Монголию, достаточно полно характеризуется данными онгудайской таможи о количестве провозимых этим путем товаров. Со времени учреждения таможи, т. е. с 11 июля 1891 года и по 1 декабря 1897 года, когда были даны таможей сведения, по Чуйскому тракту было вывезено из Монголии различных товаров 306 825 пудов, на сумму 2 191 144 рубля и отправлено за границу 57 779 пудов, ценностью в 1 721 387 рублей. Кроме того, за тот же период времени было вывезено из России в Монголию серебра в слитках 609 пудов 36 фунтов, на сумму 518 567 рублей и обратно из Монголии в Россию того же металла в китайских ямбах 140 пудов¹, приблизительно на сумму 134-141 т[ыс.] рублей.

О движении товаров в отдельные годы даст представление ниже следующая таблица, в которой провезенные по тракту и подвергшиеся таможенному осмотру товары выражены в пудах и рублях.

[Годы]	Из-за границы		За границу	
	Пуд.	Рубл[ей]	Пуд.	Рубл[ей]
За 1891 г. ²	13 466	145 685	1 159	83 482
« 1892 «	22 159	163 339	5 393	174 638
« 1893 «	31 889	189 288	7 416	212 977
« 1894 «	46 393	270 954	8 539	229 661
« 1895 «	57 600	414 793	9 581	229 772
« 1896 «	70 059	560 566	13 874	440 882
« 1897 ³ «	65 249	546 519	11 817	349 975
Итого за 7 неполн[ых] л[ет]	306 825	2 191 144	57 779	1 721 387

¹ Для некоторых годов стоимость китайского серебра в таможенных данных не показана.

² С 11 июня по 31 декабря.

³ С 1 января по 1 декабря.



Таким образом, в среднем на год приходится вывозимых из-за границы товаров 43 832 пуда на сумму 313 020 рублей и за границу – 8 254 пуда, стоимостью в 245 912 рублей. В действительности эти средние должны быть несколько выше, так как из семи лет, к которым относятся цифры, два года взяты неполными: в 1891 только 6¹/₂ месяца и в 1897 году – 11. Если же мы возьмем те годы, данные о которых относятся ко всем месяцам, то обнаружится неуклонный рост, как вывоза различных товаров из России, так и ввоза их из Монголии: ввоз возрос более чем в три раза по весу товаров и почти в четыре раза по их стоимости, вывоз же почти в два с половиною раза, как по отношению веса, так и стоимости товаров.

Сами по себе все приведенные цифры весьма незначительны, но они приобретают совсем другой смысл, если принять во внимание, что весь этот товар перевозится при самых неблагоприятных условиях, по весьма малонаселенной местности, где роль торгового тракта играет горная тропа, часто вьющаяся по крутым, нависшим над рекою скалам, где пока нет иного сообщения, кроме вьючного, где передвижение в осенние и зимние месяцы сопряжено не только с огромными затруднениями, но и с серьезными опасностями, вследствие обледенения дороги на крутых подъемах и спусках. Если принимать во внимание все особенности этого тракта, о которых ниже будет изложено подробно, то эти цифры получают совершенно иное освещение, а быстрое возрастание товарного движения указывает, что Чуйский тракт может иметь в будущем очень серьезное значение, как один из путей оживленной торговли между Россией и Китаем.

Для выяснения характера торгового движения по Чуйскому тракту, чрезвычайно важно проследить, какие именно товары служат главным предметом ввоза и вывоза. Данные таможи содержат в себе совершенно достаточный для этого материал. Обратимся сначала к ввозу.

Все прошедшие за рассматриваемый период товары через таможенную последнюю распределяются, как это видно из прилагаемой таблицы, на пятьдесят три различных, более или менее случайных категорий. Некоторые из этих товаров носят совершенно случайный характер. Так, напр., в 1895 году было провезено 10 фунтов шерстяных ковров, на сумму 15 рублей, и ни в одном из остальных годов шерстяных ковров уже не встречаем совсем; в 1891 году провезено 5 фунтов атласа, стоимостью в 21 рубль; в том же году – 3 фунта «книг, отпечатанных на иностранных языках», 1 фунт китайского спиртового лака и проч., что



в остальные годы уже не регистрировалось ни разу. Есть также товары, которые были ввозимы в течение нескольких лет, но при всем том ввоз их носит совершенно случайный характер, а сами товары имеют ничтожную цену. Таковы, напр., «китайские картины», ввозившиеся в течение 4 лет, но стоимость которых не превышает 75 рублей; железные изделия, которых в течение 5 лет было ввезено менее 10 пудов, на сумму 229 рублей и т. д. Все это товары, которые не имеют решительно никакого серьезного значения не только для всего рассматриваемого периода, но даже и для какого-либо одного года. Поэтому в дальнейшем изложении можно всех таких товаров уже и не касаться, остановив свое внимание лишь на тех, значение которых выражается в ежегодных крупных цифрах.

Главное место в ряду ввозимых в Россию Чуйским трактом товаров из Монголии занимают: чай, кирпичный и байховый, шерсть, верблюжья и баранья, и звериные, не обделанные шкурки. Каждый из этих товаров заслуживает особого рассмотрения.

Количество кирпичного чая с 1 536 пудов, ввезенных во второй половине 1891 года, возросло до 12 146 пудов, которые были ввезены в Россию Чуйским трактом в течение одиннадцати месяцев 1897 года. В предшествовавшем 1896 году было ввезено 4 772 пуда. Возрастание ввоза этого товара не представляется, однако, строго последовательным, лишенным всяких колебаний. Напротив, с 1892 года, когда было ввезено 1 964 пуда кирпичного чаю, наблюдается в течение нескольких лет понижение ввоза, выражающееся в таких цифрах: в 1893 году ввезено уже 1 338 пудов, в следующем – уже 991 пуд, и в 1895 году – даже 975 пудов, после чего цифра сразу поднимается до небывалой высоты 4 772 пудов, а в следующем году вырастает почти в два с половиною раза и достигает двенадцати с лишним тысяч пудов. Стоимость ввезенных чаев для рассматриваемого периода колеблется между 13,4 тысячами рублей в 1894 году и 191,5 тысячами рублей в одиннадцать месяцев 1897 года.

По отзывам лиц, заинтересованных в развитии чайной торговли, можно считать, что кирпичный чай окончательно пробил себе дорогу на Чуйский тракт, и в будущем следует ожидать лишь усиленного возрастания ввозимых чаев, так как путь на Кош-Агач и г. Бийск значительно легче и скорее совершается, чем на Кяхту и гор. Иркутск.

Совершенно иную картину представляет ввоз байхового чая: наибольшее количество было ввезено в 1892 г., но и тогда ввоз этого сорта чаев не превышал 40 пудов, стоимостью в 1 190 рублей. В следующие



годы ввоз падает с некоторыми незначительными колебаниями и в 1896 году опускается до 5 пудов, стоимостью в 181 рубль, и только в 1897 году вновь поднимается до 18 пудов, стоимостью в 538 рублей. Очевидно, есть какие-то причины, лежащие, вероятно, в самих условиях чайной торговли, которые препятствуют ввозу в Россию этих сортов чая через северо-западную Монголию на Кош-Агач и Бийск.

Шерсти бараньей и верблюжьей было ввезено за одиннадцать месяцев 1897 года 43,7 тысячи пудов, на сумму 244,2 тысячи рублей, за весь же предыдущий год – 46,6 тысячи пудов, стоимостью в 259,5 тысячи рублей. В том числе шерсти верблюжьей в 1896 году было ввезено 10,3 тысячи пудов, на сумму 64,1 тысячи рублей, а бараньей – 36,3 тысячи пудов, на сумму 195,3 тысячи рублей.

Возрастание ввоза шерсти было постоянно и неуклонно: в 1891 году было ввезено 3,7 тысячи пудов, на сумму 11,2 тысячи рублей, в следующем – уже 12,1 тысячи пудов, в 40,6 тысячи рублей, в 1893 г. – 21,9 тыс. пуд., в 68,6 т[ыс.] р., в 1894 году – 34,5 т[ыс.] п[уд.], в 122,3 т[ыс.] р., в 1895 г. – 40,7 т[ыс.] п[уд.] и 187,5 т[ыс.] р[уб.], в 1896 г. – 46,6 т[ыс.] п[уд.] и 259,5 т[ыс.] р. и, наконец, в одиннадцать месяцев 1897 года – 43,7 тыс. пудов на сумму 244,2 т[ыс.] рублей. Та же самая последовательность и отсутствие колебаний наблюдается и по отношению отдельных сортов шерсти, с тою разницею, что, во-первых, количество ежегодно ввозимой бараньей шерсти возрастает гораздо быстрее, чем шерсти верблюжьей, а, во-вторых, что ранее ввозилось больше верблюжьей шерсти: в 1891 году на 2 250 пудов верблюжьей шерсти, бараньей было ввезено 1 473 пуда, тогда как теперь бараньей шерсти ввозится с лишком вчетверо более, чем шерсти верблюжьей.

Ввоз различных звериных не выделанных шкурок соболя, куницы, лисицы, белки, сурка, хорька, барсука, медведя, волка, дикого козла и друг. в 1896 году достиг 16,8 тыс. пуд., стоимостью 206,6 тыс. рублей. Держась в [18]91-[189]3 гг. на 7-8 тысячах пудов и [18]81 – 98 т[ыс.] рублей, он быстро начал возрастать с 1894 г., когда сразу поднялся до 10,2 тыс. пудов и 106,5 т[ыс.] рублей. В 1897 году количество ввезенных шкурок вновь понизилось до 8 тыс. пудов, стоимостью в 93,3 тыс. рублей, но это понижение, по всей вероятности, следует объяснить тем, что имеющиеся сведения относятся не к целому году, как уже упоминалось выше, а лишь к одиннадцати месяцам, между тем как в декабре бывает значительный ввоз товаров, отправляемых немедленно на Ирбитскую ярмарку. Это обстоятельство позволяет пред-



полагать, что и в 1897 году ввоз пушнины не был ниже, чем в предшествовавшем году.

Из остальных предметов ввоза обращают на себя внимание конский волос, ввоз которого быстро растет и в 1896 году достиг 972 пуда, стоимостью в 7,5 т[ыс.] р. (в [18]97 году – 573 п[уд.] на сумму 6 638 рублей), тогда как в год учреждения таможни его было вывезено всего лишь 18 пуд., оцененных в 249 рублей. Нельзя также обойти вниманием различные шелковые ткани: чесуча, фанза и камфа, главным образом, и некрашенный войлок. В то время, как ввоз последнего сохраняет свой характер во все время, к которому относятся данные таможни, подвергаясь лишь известным колебаниям (272-566 пуд., стоимостью 1 046-3 626 рублей в год), ввоз шелковых материй, несомненно, падает: в первые три года стоимость ввезенных шелковых товаров колебалась между 9 и 11 тысячами, в последние же – между 3 и 4 тысячами. Если принять во внимание, что данные 1891 года охватывают лишь шесть с небольшим месяцев и что, следовательно, в течение всего этого года было ввезено более, чем на 9 422 рубля, каковая сумма была записана в таможне, то весь период, рассматриваемый здесь, будет отмечен постепенным падением торговли шелковыми тканями, хотя и не чуждым незначительных колебаний, моментом же особенно резкого понижения является 1894 год.

Предметом постоянного или почти постоянного ввоза служат козий пух, кожаные ремни, принадлежности седел, точеные деревянные чашки, фарфоровая посуда, медные курительные трубки и некоторые другие товары, но в таком ничтожном количестве, что никакого сколько-нибудь серьезного значения иметь не могут. Нужно думать, что почти весь этот товар в пределах Горного Алтая и потребляется местными инородцами, в домашнем обиходе которых очень часто, особенно в более богатых семьях, встречаются различные предметы китайского приготовления, как трубки, посуда и проч. Исключение составляет козий пух, ввоз которого начался с 2 пудов в 1891 году, стоивших всего 10 рублей, и постепенно возрос до 341 пуда, оцененного в 1 990 рублей в 1897 году. Можно думать, что торговля этим товаром между северо-западной Монголией и Сибирью постепенно разовьется и займет в будущем более видное положение, чем какое ему принадлежит теперь.

Наряду с предметами добывающей и обрабатывающей промышленности северо-западная Монголия отпускает также в Сибирь, собственно в Алтайский округ, рогатый скот и баранов. Но год от году это-



го рода торговля все более и более падает: в 1891 году за шесть месяцев было пригнато скота свыше чем на 13 тыс. рублей, между тем как в 1896 году – всего 6 с небольшим тысяч рублей, а в одиннадцать месяцев 1897 года – лишь на тысячу шестьсот рублей. Особенно резко падение торговли крупным рогатым скотом, ценность которого понизилась с 6 490 рублей в 1891 году (шесть месяцев) на 380 рублей в 1897 году (одиннадцать месяцев).

Из таблички, приведенной выше, видно, что отпуск товаров за границу по Чуйскому тракту возрастал за рассматриваемый период также неуклонно, как и ввоз, хотя и в несколько более слабой степени. При этом обращает на себя внимание тот факт, что в 1892 и [189]3 годах вывоз за границу преобладал над ввозом: в 1892 году стоимость вывезенных товаров были на 6,9% выше ввезенных, а в следующем – 12,6%, тогда как в последние годы наблюдается как раз обратное явление – преобладание ввоза над вывозом, выражающееся для 1896 года в 27,1%.

Несмотря на то, что количество вывозимых за границу предметов за весь рассматриваемый период значительно меньше, чем ввозимых (по стоимости на 27,1%), отдельных видов товаров, различаемых таможеней, здесь гораздо больше: все пришедшие из-за границы товары таможня разбивает на 53 категории, тогда как вывозимые за границу – на 116. Другими словами, предметы отпускной торговли гораздо разнообразнее, нежели предметы ввоза.

Принимая же во внимание, что хотя многие предметы отпуска носят столь же случайный характер, как ввоза, и что отдельных товаров, составляющих постоянный предмет отпуска, больше, чем ввоза, нужно заключить, что значение каждого отдельно взятого вида товаров менее важно в отпуске, чем в ввозе. Рассмотрение имеющихся цифровых данных в этом именно и убеждает. Прежде, однако, чем обращаться к этим цифрам, нужно отметить другое резкое различие между товарами отпуска и ввоза.

Главнейшими предметами ввоза, как это выяснено выше, служат преимущественно произведения добывающей промышленности: чай, пушнина, шерсть, конский волос; предметами же отпуска – произведения обрабатывающей промышленности: металлические изделия, льняные, бумажные и шерстяные ткани, выделанная кожа, пеньковые веревки и пр. Из предметов добывающей промышленности видное место занимают только рога марала, которых, напр., в 1897 году вывезено свыше чем на 54 тыс. рублей, просо, да изредка беличьи шкурки; все



же остальные предметы добывающей промышленности, вывозимые рассматриваемым путем, играют очень слабую роль в русском отпуске. Такова разница товаров, следующих Чуйским трактом в Китай и из Китая в Россию.

Отпуск сукна, шерстяных материй других наименований, бумажных тканей и холста занимает первое место среди всех вывозимых товаров. Составляя ценность в 95,3 тыс. рублей в 1892 году, этого рода товар, провезенный в 1896 году, представлял собою ценность в 205,4 тыс. рублей, возросшую, следовательно, более чем вдвое. В то же время относительное значение этих товаров уменьшилось: в 1892 году ценность их составляла 54%, в 1896 году – уже 46% стоимости всего отпуска. А это показывает, что с увеличением вывоза ценности этого рода товаров, возрастал вывоз и каких-то других ценностей, но в сильнейшей степени.

Из перечисленных выше тканей наибольшую ценность, как и относительно наибольший вес, представляют собой различные бумажные ткани, которых ежегодно вывозилось на сумму от 80 тыс. до 181 тыс. рублей, вес же – от 1 620 пудов до 3 947 пудов, если считать с 1892 года, как первого полного. Возрастание вывоза шло быстро, хотя и с некоторыми колебаниями, очень, впрочем, небольшими. Сукна вывозилось за те же годы (с [18]92 г.) на сумму от 4,8 тыс. до 14,1 тыс. рублей и от 116 до 347 пудов в год. Здесь тот же усиленный рост отпуска и те же колебания, что и относительно бумажных тканей. Еще, относительно, резче было повышение отпуска шерстяных тканей, кроме сукна, ценность годового вывоза которых возросла с лишком в десять раз с 1893 года, когда она выражалась всего в 206 рублях (в [18]92 г. – в 19, в [18]91 г. – в 286 р.), в 1896 же году – в 2 319 рублях. Возрастание вывоза с 1892 года было постоянным, без всяких колебаний, даже в неполный 1897 год было вывезено шерстяных материй более, чем в предыдущий год, именно на 2 897 рублей. Совершенно то же наблюдается относительно холста, вывоз которого начался всего в 1894 году, когда было отпущено этого товара в Китай на 3 308 рублей, в 1897 году (одиннадцать месяцев) стоимость вывезенного холста равнялась уже 8 609 рублям.

Стоимость различных металлических изделий, вывозимых Чуйским трактом в Китай из России, в отдельные годы колебалась между 13,4 тыс. рублей в 1892 году и 40,2 тыс. рублями в 1896 году; вес же того же товара – между 1 183 и 2 727 пудами в год. Вывозились изделия из бронзы (в ничтожном количестве и всего только однажды),



меди, чугуна, стали, железа и жести (последней также в незначительном количестве в течение двух лет). Наибольшее количество было вывезено железных изделий, стоимость которых в 1896 году достигала 17,9 тыс. рублей, в 1892 году тех же изделий было вывезено на сумму 6,5 тыс. рублей. Непосредственно, за железными следуют изделия из меди, ценность которых в 1896 году равнялась 5,6 тыс. рублей; в 1892 году этого сорта товара было вывезено на 3,3 тыс. рублей. Значительно менее вывозится чугун: в 1892 году на 2,4 тыс. руб., а в 1896 году – на 3,5 тыс. рублей и еще менее стальных вещей – на 1 тыс. рублей в 1892 году и на 2,9 тыс. рублей – в 1896 году. Машины были вывозимы всего дважды, общий вес их не достигает 4 пудов, а стоимость – 140 рублей. Возрастание отпуска всех этих товаров сопровождалось более или менее значительными колебаниями. Железа, стали, меди не в изделиях, а в листах и кусках вывозилось немного, но и тут первое место принадлежит различным сортам железа, вывоз которого производился довольно постоянно, тогда как меди и стали – лишь в некоторые годы. Наибольшее количество листового железа было вывезено в 1895 году – на 2 153 рубля и сортового, в 1896 году – на 1 181 рубль, тогда, как в остальные годы отпуск первого не поднимался выше, чем на 700 рублей, второго же – на 492 рубля в год.

Выделанной кожи различных сортов было вывозимо на сумму до 50 тыс. рублей в год (1896), и ни в один год стоимость вывезенной кожи не спускалась ниже 32,7 тыс. руб. (1893). Усиленное повышение вывоза наблюдается в последние два года (в одиннадцать месяцев [18]97 года вывезено было на 53,4 тыс. руб.), между тем как в предшествующие три года этого товара вывозилось меньше, чем ранее: в 1892 году на 41 тыс. рублей, в 1893 и [189]5 гг. – на 32-36 тыс. рублей в год. Последние три года, по данным таможни, вывозилась исключительно юфть, тогда как ранее вывозились и другие сорта кожи.

Из остальных товаров служат более или менее постоянным предметом вывоза: просо, которого в 1897 году было отпущено на сумму свыше 2 тыс. рублей, приблизительно на такую же сумму отпущено конфет, на 1 тыс. с лишним – сахара, почти на 3 тыс. рублей – веревок, свыше чем на полторы тысячи рублей – различных часов и проч. Отпуск многих предметов весьма невелик, так что стоимость годового вывоза не превышает нескольких сотен рублей и даже десятков. Таковы, напр., мишурные вещи, фаянс, фарфор, красящие вещества, аптекарские товары, табак, гильзы, спички, вина и т. д.



Чтобы закончить речь об отпускной торговле, которой служит Чуйский тракт, нужно сказать о вывозе рогов марала, не только потому, что этот товар по ценности занимает видное место в ряду других товаров, но и потому, что отпускная торговля маральими рогами имеет огромное для Горного Алтая значение. Необходимо также сказать о вывозе тем же трактом пушнины и прогоне скота. Количество вывезенных рогов колебалось между 55 пуд. и 178 пуд. в год, стоимость же этого товара, вывезенного в течение года, между 19 тыс. рублей (1892 и 1895 гг.) и 54 тыс. рублей (одиннадцать месяцев 1897 года). Просматривая цифры, относящиеся к вывозу этого товара, нельзя заметить постоянного роста или падения отпуска, наблюдаются лишь более или менее резкие колебания, что находится, вероятно, в связи не столько с условиями спроса этого товара в Китае, сколько с условиями маральего промысла на Алтае, с его успешностью в том или другом году. 54 тыс. руб., в которых был оценен вывезенный рог в 1897 году, противопоставляются 37 тыс. рублей, в которые был оценен рог, вывезенный в 6 месяцев 1891 года, а поэтому нельзя сказать, чтобы за рассматриваемое семилетие торговля маральими рогами сколько-нибудь изменила свой характер.

Вообще говоря, вывоз шкурок различных зверей носит более или менее случайный характер; сумма, на которую вывозится пушнина, обыкновенно не превышает нескольких сот рублей в год. Но бывают годы, когда вдруг под влиянием каких-то причин, поднимается вывоз до значительной суммы, чтобы на следующий год вновь упасть до нескольких сот рублей. Колебания эти зависят от вывоза белки. Так, в 1893 году белки было вывезено на 3 с лишним тысячи рублей, тогда как в предыдущий год ее вовсе не было в числе отпущенных за границу товаров, а в 1894 году вывезено было всего на 740 рублей, в 1895 году – на 499 р., в 1896 г. – на 265 р., а в одиннадцать месяцев 1897 года отпуск белки вдруг неожиданно поднялся до суммы 11 346 рублей. Такие резкие колебания могут быть объяснены лишь какими-нибудь случайными причинами. Вывоз собольих шкурок производился в течение первых двух лет; лисицы, рыси, волки – трех лет. Постоянное вывоз медвежьих, выдровых и бобровых шкурок, но ценность их ни в один год не превышала 912 рублей (1892 г.), а в 1896 г. вывоза их и совсем не было.

Алтайский округ давно уже отпускает скот в Восточную Сибирь и часть его прогоняется через северную Монголию, Урянхайским краем в Иркутскую губернию. Весь этого сорта скот проходит Чуйским трактом и регистрируется в онгудайской таможне. За рассматриваемый период



крупный рогатый скот прогонялся только дважды: в 1891 году, когда только в последние шесть месяцев было прогнано из России в Монголию 684 головы, стоимостью в 14 800 рублей, и в 1896 г., когда было выгнано 3 406 голов, оцененных в 81 700 рублей. Баранов прогоняли Чуйским трактом один лишь раз в 1896 году, всего было прогнано 1 000 штук, стоимостью 2 375 рублей. Лошадей прогоняли в течение четырех лет, причем в 1892 и [189]3 гг. ничтожное количество – всего 8 штук, ценностью в 700 рублей, в 1896 гг. – 105 шт[ук], оцененных в 2 225 р. и в шесть месяцев 1891 года – 337 штук, стоимостью в 8 130 р. Судя по имеющимся в литературе указаниям и отзывам местных жителей, ранее, до учреждения таможни, Чуйским трактом прогонялось значительно более скота, чем в последние годы.

Главное передвижение товаров по Чуйскому пути совершается непрерывно в течение года, а лишь в известные периоды, находящиеся в зависимости от времени прибытия караванов с товарами в Кош-Агач из Китая, а также прибытием на Алтай товаров из Ирбита. Таких периодов насчитывают в течение года четыре: в марте, мае, в конце августа-сентябре и среди зимы, в декабре.

Условия перевозки товаров весьма тяжелые, так как по Чуйскому пути, о чем уже упоминалось выше, в значительной его части в настоящее время возможна перевозка тяжестей только вьюками на лошадях и верблюдах, что сопряжено с большими трудностями, медленностью и дороговизной доставки товаров.

Обыкновенно на лошадь навьючивают тяжесть до 6 пудов весом, разделяя ее на две приблизительно равные части. Каждая такая часть, заделанная в кожу, холст и проч., соединенная с другой (две «половинки») веревками или ремнями, составляют «вьюк», который и перекидывается через особого устройства седло так, чтобы обе половинки вьюка находились на боках лошади и сохраняли бы равновесие. Выровненный таким образом вьюк стягивают на лошади веревками, перекинутыми через седло и пропущенными под брюхо лошади. Иногда, если товар особенно ценный, сверху закидывают вьюк кожей для предохранения от дождя, но чаще не закрывают ничем. Некоторые товары помещают в кожаные сумы, в грубые шерстяные или холщевые мешки и проч. На четыре вьючных лошади, обыкновенно, один проводник, едущий верхом на лошади, уже не обремененной никакой другой тяжестью, кроме тяжести седока.

Часть товаров провозится не на лошадях, а на верблюдах, вьюки для которых вдвое тяжелее – пудов 18-20. Верблюдов работает на Чуй-



ском пути, сравнительно, не много – каких-нибудь полторы две сотни, главным же образом, товары перевозятся лошадьми.

Из России в Китай первые караваны с товарами отправляются во второй половине марта – в начале апреля, смотря по тому, когда придут на Алтай, собственно, в деревню Шебалину, лежащую между г. Бийском и с. Онгудайским, где находится таможня, с Ирбитской ярмарки товары. От Онгудая до Кош-Агача, т. е. на расстоянии 250 верст, караван идет десять дней, делая в среднем около двадцати пяти верст в день. Пуд товара оплачивается в это время по 90 коп., 1 рублю и даже 1 р. 10 к., смотря по количеству отправляемой клади, состоянию дорог и проч. Сдавши товары в Кош-Агаче, те же возчики возвращаются обратно с китайскими товарами, провоз которых уже дешевле – обыкновенно 80 коп. за пуд, затрачивается при этом времени на совершение пути те же десять дней.

Второй раз караваны идут весной – в мае месяце, причем в передний путь, т. е. от Онгудая до Кош-Агача возчики идут порожняком, затрачивая 8 дней, обратно же, с китайскими товарами, на провоз которых, как и в первый раз требуется 10 дней. Стоимость провоза 80, реже 90 коп. с пуда.

Новые караваны отправляются осенью, по окончании на Алтае полевых работ – в сентябре, октябре, иногда начиная с конца августа. В это время идут в Кош-Агач преимущественно товары с Нижегородской ярмарки; часть возчиков везут с собой ячмень или муку, чтобы продать их в Кош-Агаче или по пути инородцам. Цены на ячмень в Кош-Агаче бывают 1 р. 30 к.–1 р. 50 к. пуд, на муку же пшеничную – 2 рубля. Иногда продают хлеб не на деньги, а обменивают на баранов, причем баран идет за пуд пшеничной муки. На следующий год, возвращаясь из Кош-Агача в конце мая – начале июня, когда всюду корму достаточно, возчики прогоняют домой и вымененных ими овец.

В последний, наконец, раз усиленное передвижение товаров производится в декабре, когда в Кош-Агач приходят караваны из Китая. Это самое трудное время для передвижения товаров: подножного корму для лошадей мало, приходится покупать для них овес, дорога обледенеет, вследствие чего подъемы и спуски становятся особенно тяжелы, много лошадей пропадает от истощения, калечения, часто бывают случаи, когда лошадь вместе с вьюком срывается с бома и убивается и т. д. Цены в это время на доставку клади несколько повышаются – на 10-20 коп. при доставке товара в Кош-Агач и остаются прежними при перевозке из Кош-Агача в Онгудай.



До последнего времени главными возчиками являлись крестьяне деревень, лежащих по тракту от с. Алтайского до Онгудая, преимущественно же деревни Шебалиной, находящейся на 95 верст севернее последнего селения. Занимаются извозом также некоторые купцы с. Улалинского: г[осподин] Митин, имеющий несколько десятков верблюдов, и др. Но в последние годы все развивающееся товарное движение начало привлекать к себе инородцев с. Онгудайского, Аноса, Мьюты и др., давая им заработок, который для многих является более выгодным, чем не всегда верные доходы от скотоводства, год от году падающего в Горном Алтае.

Товары, отправляемые в Китай, вьютятся в с. Шебалинском и Онгудая, где они подвергаются таможенному осмотру, доставляемые же из Китая в Россию – в с. Кош-Агач, лежащем на левом берегу р. Чуи, в верхнем ее течении, в 45 верстах от русско-китайской границы. Кош-Агач служит главным торговым пунктом, куда доставляются товары из России и из Китая, и где они подвергаются главному таможенному осмотру.

Принимая во внимание, что из Кош-Агача в Онгудай и Шебалину отправляется товар на тех лошадях, которые уже доставили его в Кош-Агач, а также то, что на каждые пять лошадей требуется один проводник (в действительности их бывает нередко больше) и товару навьючивается до 24 пудов (на 4 лошади – чаще меньше), можно сказать, округляя цифры, что для передвижения всего проходящего Чуйским трактом товара требуется около 3 тыс. лошадей при 600 проводниках. Это наименьшие цифры, в действительности же и людей и лошадей, занятых перевозкой товаров по Чуйскому тракту, гораздо больше.

Считая же стоимость провоза пуда в 80 коп. (т. е. беря минимальную цифру), как для товара, отправляемого в Китай, так и идущего в Россию, заработок местного населения от передвижения товаров Чуйским трактом выразится в 655 тыс. руб. (для 1896 года) в год. В эти расчеты не вошли ни доходы, доставляемые прогоном скота, ни доходы, получаемые населением от провоза китайского и русского серебра.

Заканчивая речь о современных торговых сношениях между Китаем и Россией по Чуйскому тракту, мы позволим себе привести здесь обширную выписку из труда г[оспод] Семенова и Потанина, характеризующую возникновение и первоначальное развитие тех же торговых сношений: «Поводом к началу торговли на р. Чуе послужило ежегодное религиозное путешествие тюрбенцев в сопровождении монгольского войска для положения дощечки в вершинах р. Катуня в урочище Байхгач, где нахо-



дилось большое священное дерево. Это путешествие совершалось, обыкновенно, к 25 числу 6 луны и к тюрбенцам присоединялись и другие пограничные жители для обмена товаров у чуйских двоеданцев; последние, таким образом, сделались посредниками в торговле русскими товарами, сами же русские купцы явились на Чуе гораздо позднее. Лет 80 назад двое или трое бийских купцов начали ездить с товаром по алтайским горам; русские поселения тогда доходили только до северных предгорий Алтая, и село Алтайское было крайним русским поселением на юге. Когда торговля в Алтае более развилась, один из бийских купцов построил домик на реке Семе, где ныне деревня Шебалина, и завел здесь склад товаров и заимку, где выкармливал купленный им в Алтае скот; сюда приезжали теленгуты из Алтая, но сам купец далее Катуня не ездил. 10 лет назад русские купцы начали ездить в Чуйскую степь; сначала они доезжали только до красной горы (серпентиновая гора на правом берегу Чуи, ниже устья р. Теректу), и жили здесь пока съехавшиеся двоеданцы не раскупали у них весь товар. Так продолжалось 10 лет, и только после этого времени русские построили первые избушки на р. Чуе, на месте называемом по-теленгутски Кожо-Агача (по-монгольски, Хошиму-дун)¹, 15 верст ниже того места, где Чуя образуется из соединения речек Юстыд, Сайлюкем², Кокарда и Кызыл-Чин, именно там, где слева в Чую впадает р. Чаган-Бургузун, а справа – р. Тобышик. Местность эта болотистая, нездоровая, преисполненная насекомыми всякого рода, но обилует подножным кормом для скота. В 1864 году здесь было 10 избушек, служащих только для склада товаров; только у одного бийского купца Гилева построен жилой дом, в котором есть две комнаты, опрятно убранные³. Отсюда русские купцы сами стали ездить навстречу войску и толпе пилигримов, на ур[очище] Бураты, которое находится на юго-восток от русских лавок, у северных предгорий Сайлюгемских гор. Ярмарка эта у русских была известна под названием Чур. С того времени, как русские приняли непосредственное участие в этой торговле и устранили посредничество двоеданцев, последние, разбогатевшие за прежнее время, стали приходить в упадок; вместо того монгольские солдаты, бывшие до того времени бедными и служившие у двоеданцев в работниках, сделавшись теперь посредниками в торговле русскими товарами, стали заметно богатеть. Они стали развозить

¹ Киргизы называют эту местность Кос-Агач.

² Современное написание – Сайлюгем. (Ред.)

³ Басов. Путев[ые] заметки по Алтаю // Томск[ие] губ[ернские] вед[омости]. 1869. № 11.



русские товары по Западной Монголии. Торговля значительно расширилась, так что в начале шестидесятых годов дошла общемо суммой до 200 000 рублей. На ярмарку приезжали монголы-ханхи, тюрбенцы, саянцы и даже в 1865 году доверенные от китайских купцов. Но с окончательным присоединением двоеданцев к империи в 1865 году и провидением новой границы в 1869 г., торговля эта значительно упала, потому что путешествие монгольского войска на Катунь и ярмарка на ур[очище] Бураты прекратились; хотя русские купцы и поселились после того у китайских пикетов, но это не могло заменить ярмарки, на которую явились богатые монголы из отдаленных степей, до которых было месяц ходу».

Описание ярмарки на р. Бураты сохранилось в дневнике Радлова (посетившего Чую в 1860 году). «Как только путешественникам раскрылся вид на котлообразную долину ручья, как им представилась оживленная картина этого степного торжища: на переднем плане были верблюды, лошади и рогатый скот, на заднем были разбросаны палатки; между ними было видно 20 синих палаток, которые путешественникам назвали монгольскими. Позади их были видны груды рухляди, оберегаемые солдатами. Еще далее видны были белые палатки русских купцов. Перед палатками стояли ряды навьюченных верблюдов, там развьючивали, тут сносили товар в юрты, все были заняты размещением товаров и приготовлением к торговле. Сама ярмарка началась на другой день.

Всех ярмарок в Чуйской степи было три: 1) в начале июня, на р. Бураты, под названием Чур, от теленгутского слова «черу», войско. Теленгуты называли эту ярмарку черу-кельды, т. е. «войско пришло», потому что начало ярмарки зависело от прихода солдат, которые в числе 120 человек следовали от пикета Как на пикеты Тархатты и Джидар; 2) 1¹/₂ месяца спустя во время смены солдат на пикетах бывает торговля под названием Калан; в это время русские купцы разъезжают по китайским пикетам; в Чури торговля бывает значительнее и наличная, в Калане – кредитная; 3) третья ярмарка, под названием Рождественской, бывает в середине декабря, она наз[ывается] Шаланча.

Русские купцы вывозят с Чуи от 200 до 300 тысяч сурковых шкур, толстый кирпичный чай до 2 000 кирпичей, от 200 до 300 собольих шкур, рогатого скота до 3 000 голов, а остальных товаров как то: китайских даб, табаку, волчьих шкур, баранов, лошадей и серебра на сумму около 15 000 руб. Рогатый скот служит важною статьею чуйской меновой торговли, составляющей 35% общей ценности, купцы наши продают его на месте гуртовщикам или сами гонят на золотые промыслы Томской и Енисей-



ской губерний. Русские товары, туда привозимые, следующие: юфтовые кожи (составляющие 40% всех вывозимых товаров), простое сукно, нанка, даба, полубархаты, плис, бисер, пуговицы, ирбитские ящики, зеркала, медные чайники и тазы, чугунные котлы, железные замки, капканы, путы и топоры. Все эти товары составляют потребность только кочевого населения пограничных степей, и в Китай, собственно, идут только одни маральи рога. Ценность этих товаров определить трудно; вообще русские купцы считают свои товары на 100% дороже против цены, по которой они покупали их в Ирбите и по этому расчету назначают стоимость монгольских товаров. Таким образом, они означали ценность белого сурка от 5 до 12 коп., а в Ирбите его продавали до 15 коп., черного сукна – до 25 коп., а в Ирбите – до 30 коп., кирпичный чай – на 2 р., унция серебра – 2 р. 60 к., бык – до 16 р., собольи шкуры – до 15 р. Общей единицей расчета служит кирпичный чай, ценностью в 2 рубля, который купцам приходится в действительности не дороже 1 р. 30 к. или 1 р. 40 к. Сибирские товары были выгодные для наших купцов; так, напр., юфтовые кожи, выделываемые в Бийске и на Уймоновских заводах, в общей ценности стоят до 2 руб., а их на Чуе ставят в 6 руб. или 3 кирпича. Самым выгодным товаром для наших купцов были сурочьи шкуры, добываемые в Монголии в огромном количестве. В Китае они шли за бесценок и наши купцы сначала их приобретали от 2 до 5 к. за штуку, а в Ирбите прежде продавали по 40 коп. за штуку. Китайские товары: чай и дабы русские купцы распродала в Русском Алтае; чай в Алтае ценится в два теленка или одного барана; большие дабы, купленные за два чая, продаются за три. Простые 2 дабы покупаются за 2 чая, 3 полудабы – за один чай, а продаются: первые – каждая на один чай, вторые две – на один чай. Даже на самих пикетах чай и табак, привозимый дальними монголами, продаются живущим там монголам с 40 процентами выгоды»¹.

II. Современное состояние пути

Под Чуйским трактом принято понимать в настоящее время не весь путь от г. Бийска до пограничного пункта Кош-Агача, а только от с. Алтайского, где путь разветвляется: в южном направлении он идет на Кеньгу, Онгудай, Усть-Чую и Кош-Агач – это, собственно, и есть Чуйский тракт; в юго-западном – на Тоурак, Черный Ануй, Усть-Кан, Абай, Уймон и Катан-

¹ Риттер, К. Землеведение Азии: Дополнения к т. III-IV/ П.П. Семенова и Г.Н. Потанина. Спб., 1877. Стр. 344-348.



ду – так называемый Уймонский колесный тракт; и в восточном направлении – на Каянчу и с. Улалинское. Из этих трех путей в настоящее время два первых имеют торговое значение, путь же на с. Улалинское – проселочная дорога, которой редко кто пользуется, кроме ближайшего населения.

Все протяжение пути от г. Бийска до Кош-Агача определяется приблизительно в 490-500 верст, из которых около 235 верст приходится на долю вьючного пути, остальное же – вполне удовлетворительно содержимый земский тракт.

От г. Бийска до с. Алтайского путь пролегает степной, слегка холмистой местностью, пересекая у г. Бийска р. Бию, а вблизи с. Катунского – р. Катунь. Тракт идет населенной местностью и имеет следующие станции: в с. Катунском, 17 верст от города, через 12 вер[ст] в огромном торговом селе Смоленском, через 15 в[ерст] – в д. Белокурихе, а в 25 вер[ст] от последней расположено с. Алтайское. Таким образом, первая часть пути имеет всего 69 верст. Здесь производится правильное еженедельное почтовое сообщение, но телеграфа уже нет.

Вторая часть пути – от с. Алтайского до с. Онгудайского, пролегает уже горной страной, имеет два перевала, хотя и не пересекает ни одной значительной реки. Протяжение этой части пути 176 верст. Это так же в большей своей части хорошо устроенный земский колесный тракт, на котором расположены следующие селения и станции: в 7 верст[ах] от с. Алтайского – д. Сараса, 20 вер[ст] дальше – переселенческий поселок Комар*¹, затем д. Черга* – 23 версты, Мыюта – 18 в[ерст], Шебалина* – 15 вер[ст], переселенческий поселок Топучий или Семинский – 20 вер[ст], в 55-73 вер[сты] – переселенческий же поселок Туякта и Онгудай. Между поселками Топучим и Туяктой находятся две станции – Песчаная* и Кеньга*, обе вне деревень и состоят из одного дома, где живет ямщик. Онгудай – большое русско-инородческое селение, играющее роль известного центра Горного Алтая, так как здесь находится таможня, бывает значительная ярмарка, живут два миссионера и отдельный алтайский заседатель. Перевалы, о которых упоминалось выше, находятся: первый, меньший, между ст. Комар и Черга², второй – между пос.

¹* Звездочка обозначает те пункты, где находятся земские станции.

²Высота перевала в вершине речки Комара считается доходящей до 3 200 анг[лийских] фут[ов]. Определение инженера-технолога Ивачева, командированного в 1892 году для исследования Чуйского тракта. См. его рукопись «Описание торгового пути от Онгудая до Кош-Агача», хранящуюся в библиотеке Общества любит[елей] исследования Алтая.



Топучим и ст. Песчаной, носит название Семинского перевала¹. Ни тот, ни другой перевалы не представляют сколько-нибудь серьезных затруднений при хорошем содержании тракта, в настоящее же время, когда за трактом существует очень мало наблюдений, дорога через Семинский перевал очень грязная и топкая, так что лошадей требуется для перевозки вдвое больше, чем на всем остальном протяжении того же пути. Осенью же и весной, когда и вообще дорога грязная, на Семинском перевале она становится почти непроездной вследствие топей. Исправление и удовлетворительное содержание тракта в этом месте не потребует ни больших денежных затрат, ни каких-нибудь сложных работ. По сообщению г[осподина] Александрова, который был командирован на Алтай со специальной целью описания пути на Кош-Агач и составления проекта его исправления², нужно лишь произвести вырубку леса, чаща которого так велика, что препятствует высыханию дороги, выкорчевать пни, скрыть кое-где косогоры, в двух-трех местах укрепить грунт фашиником, да сделать шесть мостов через ручейки, от 2 до 4 сажен каждый. Все главнейшие работы нужно произвести на протяжении каких-нибудь 5-6 верст, так как в остальной своей части путь между д. Топучей и ст. Песчаной удовлетворителен и в настоящем своем виде. Дорога через перевал между ст. Чергой и Комаром вполне удовлетворительна и теперь, так что никаких серьезных затрат исправление ее не потребует.

От с. Алтайского до д. Шебалиной колесный путь существует, по-видимому, довольно давно, хотя приведение его в хорошее состояние относится к последним десятилетиям, что же касается остальной части этого пути, т. е. между д. Шебалиной и с. Онгудайским, то здесь впервые проложена колесная дорога около 1877 года³. Протяжение между этими двумя селениями определяется приблизительно в 91 версту. Весь путь от с. Алтайского до Онгудая устроен, как и все другие пути на Алтае, силами и средствами местного населения, без каких-либо затрат со стороны казны, участия техников и проч. Разработали дорогу исклю-

¹ По исчислениям г. Ивачева, высота перевала 5 500 англ[ийских] фут[ов].

² Александров, А. И. Описание и исследование дороги от д. Шебалиной до урочища Кош-Агач, на р. Чуе, в юго-восточной части Бийского округа, Томской губ. Рукопись, хранящаяся в библиотеке Общ[ества] любит[елей] исслед[ования] Алтая в г. Барнауле.

³ Брецинский, М. А. Исследование путей в Алтайском крае // Записки Зап[адно]-Сиб[ирского] отдела И[мператорского] Р[усского] геогр[афического] общества. Кн. III. 1881 г.



чительно своими силами и средствами крестьяне, живущие в дд. Комар, Черга, Шебалина, Топучий и Туякта, инородцы дд. Сарасы, Мыюты, Онгудая, да инородцы-кочевники прилегающих к тракту шести Алтайских дючин (волостей). Средствами и силами того же населения поддерживается и исправляется путь и в настоящее время.

Между Онгудаем и с. Алтайским правильного почтового сообщения нет, почта же доставляется или с сотниками, посылаемыми в с. Алтайское с экстренными поручениями, или же со стражником таможенного ведомства, еженедельно посылаемым таможней в с. Алтайское специально за получением казенной корреспонденции. Между тем никаких препятствий для учреждения правильного почтового сообщения не может быть, так как дорога в этой местности не хуже, чем почтовые тракты в большей части Томской губернии; станции, как это видно из предыдущего, следуют также часто, как и повсюду, перегонов свыше 35 верст нет ни одного, да и те могут быть уменьшены устройством станций в д. Мыоте, между Чергой и Шебалиной, и в пос. Топучем, между Шебалиной и Песчаной. Для открытия почтового сообщения не потребовалось бы даже открывать особые почтовые станции и содержать особых почтовых лошадей (к чему, впрочем, особых препятствий не могло бы быть), так как для этой цели могли бы служить земские станции и земские лошади, как они и служат правильному почтовому сообщению между гор. Бийском и с. Алтайским.

Из Онгудая все, едущие на Кош-Агач, отправляются уже верхом, а товары выючат на лошадей, хотя колесный путь проложен еще на 18 верст до д. Хабаровой. Хабарова, как деревня, существует с 1891 года, когда к бывшей заимке купца Хабарова была прирезана дача и образован переселенческий поселок, а потому она еще и не могла приобрести сколько-нибудь серьезного значения в торговых сношениях, которые производятся по Чуйскому тракту. Купцы привыкли выючить товары в Онгуде и даже в Шебалиной, где когда-то кончался колесный путь¹ и им нет пока расчета переносить выючный пункт в Хабары, так как не только 18 верст, отделяющих деревню от Онгудая, но даже 107

¹ Профессор Е. Шмурло почему-то считает началом колесного пути не д. Хабарову и даже не Онгудай, а д. Шебалину, от которой колесный путь проложен еще на сто с лишним верст (Е. Шмурло. Чуйский торговый тракт в Монголию. // Санкт-Петербургские ведомости. 1897 г. № 6). Эта ошибка тем менее понятна, что г[осподин] Шмурло, как он сам заявляет в упомянутой статье, лично проехал в 1896 году от Кош-Агача до города Бийска этим трактом.



верст до Шебалиной не составляют уже большого расчета, при условии обязательной перегрузки товаров с телег на вьюки: от Шебалиной до Онгудая, благодаря хорошему состоянию дороги, вьюком идут два дня, те же два дня идут и обозом. Все дело, следовательно, сводится к вожикам, которых всегда можно найти в Шебалиной, где население давно уже занимается перевозкой товаров по р. Чуе, тогда как в Онгуде только еще начинает привыкать к этому промыслу, а тем более Хабаровой, население которых не успело еще и освоиться хорошо с новыми условиями жизни. Хабарова приобретет известное значение не ранее того, как будет открыт колесный путь до Кош-Агача, когда в ней будет станция, только с этого времени население, по мере возрастания торгового по Чуе движения, будет отдавать главные свои силы дворничеству и извозу, занятиям, которые для него в настоящее время являются лишь случайными.

Третью часть Чуйского торгового пути составляет вся та его доля, которая лежит между Онгудаем и Кош-Агачем. Исключая 18 верст до д. Хабаровой, дорога считается вьючной. Сначала она идет долиной р. Урсула и М[алого] Улегема, через Улегемский перевал¹, долиной Б[ольшого] Улегема, до устья этой реки, долиной р. Катунь (правым берегом), через Сальджарский перевал², долиной р. Кара-Су, Ини и Чуи (правым берегом), долиною р. Мюень, через перевал Аржоной (гора Орчаной)³, вновь долиной р. Чуи. Тем же берегом, почти до ее верховьев, недалеко от устья реч[ки] Янг-Чаган дорога пересекает р. Чую и переходит на левый берег, где при устье реч[ки] Чаган-Бургузун находится Кош-Агач⁴. Протяжение всей дороги определяется приблизительно в 250-255 верст.

Рассматриваемая часть Чуйского тракта пролегает весьма слабо населенной местностью. От Онгудая, население которого состоит из 522 душ, муж[ского] п[ола] 268, женск[ого] пола – 254; до Кош-Агача, который может быть назван селением лишь с известной натяжкой, несмотря на всю торговую важность пункта, несмотря на то, что здесь имеется

¹ 4 300 анг[лийский] фут[ов], по определениям г. Ивачева.

² 6 000 анг[лийских] фут[ов], по определениям г. Ивачева.

³ 7 000 анг[лийских] фут[ов], по тем же определениям.

⁴ 5 800 анг[лийских] фут[ов], по Ивачеву, 5 931 – по определениям г[оспо]дина Мирошниченки и 5 740 – по определению г[оспо]дина Певцова (Проф[ессор] Е. Шмурло. Описание пути между Алтайской станцией и Кош-Агачем в Южном Алтае // Запис[ки] Зап[адно]-Сиб[ирского] отдела И[мператорско]го Р[усского] географического общества. Книга XXIII. 1898 г.



православная церковь, во время переписи в нем оказалось 65 душ населения: 33 мужчины и 32 женщины, оседлых пунктов находится собственно три: д. Хабарова, уже упоминавшаяся, которая лежит на р. М[алый] Улегем, при переписи населения оказалось 94 души: 47 мужчин и 47 женщин; заимка Куликова или Купчегень, лежащая при впадении реч[ки] последнего имени в р. Б[ольшой] Улегем и имеющая населения всего 13 душ: 5 мужчин и 8 женщин; наконец, за Катунью, на реч[ке] Ине находится поселение Иня, где зарегистрировано 7 душ, в том числе мужчин 2 и женщин – 5. Здесь находится православный молитвенный дом.

От Усть-Ини до Онгудая насчитывают 65-70 верст. На всем остальном протяжении тракта, т. е. на пространстве 170-175 верст, уже не встречается ни одного оседлого пункта, который, хотя и с большой натяжкой, мог бы быть назван поселением. Правда, здесь находятся два родовых управления – в урочищах Чибит и Куры, но оба они представляют одиноко стоящие деревянные дома, да деревянные же юрты, где живут ямщики-инородцы. Такие же дома встречаются и в других пунктах, где содержатся верховые лошади для проезжающих чиновников: Куектонаре, Иодро, в других же имеются лишь кошемные юрты – в Айгулаке, на Усть-Чуе. Всего станций, т. е. пунктов для смены верховых лошадей, содержимых инородцами-кочевниками исключительно для проезда чиновников и других правительственных агентов, восемь: Хабарова – 18 верст, Купчегень – 15, Усть-Чуя – 40, Иодро – 35, Айгулак – 26, Чибит – 24, Курай – 35, Кустонар – 27 и Кош-Агач – 36.

Кош-Агач находится в бесплодной, совершенно открытой местности, где изредка попадаются кустарники. Почва глинистая, неровная, покрытая галькой. Самое селение состоит из нескольких старых изб и церкви, таможенный пост находится в помещении бывшей бани, и только выкинутый над последней флаг напоминает о ее значении. О роли и значении Кош-Агача, как временной товарной кладовой, свидетельствуют груды всюду наваленных во дворах и возле изб товаров.

Верстах в 45 от Кош-Агача находится русско-китайская граница. От границы до города Кобдо мог бы быть проложен удобный колесный путь, так как и в настоящее время из Кобдо ездят на колесах к пограничным пикетам Суок, Юстыд и др., на расстоянии 250-280 верст¹. Другой

¹ Брецинский, М.А. Исследование путей в Алтайском крае // Записки Зап[адно]-Сиб[ирского] отдела И[мператорского] Р[усского] геогр[афического] общества. 1881. Кн. III. С. 2.



путь в пределах Китая – на город Улясутай, куда ведет вполне безопасная вьючная дорога. Из этого видно, как велико может быть значение Чуйского тракта после приспособления его для колесного передвижения.

На прилежащей к Кош-Агачу степи кочуют отчасти алтайцы (вниз по р. Чуе), а главным образом – киргизы Семипалатинской области и вышедшие из пределов Китая, и хлопочущие о принятии их в русское подданство. Киргизы живут большими аулами.

Что касается р. Чуи, то население здесь живет одиноко разбросанными аилами¹, как по долине самой р. Чуи, так и, главным образом, по долинам многочисленных речек, впадающих в Чую и ее главнейшие притоки.

Р[ека] Чуя течет в местности, лежащей очень высоко над уровнем моря², с суровым климатом, препятствующим развитию земледелия. На всем протяжении пути собственно по р. Чуе земледелие встречается, да и то в ничтожных размерах, не превышающих нескольких десятин, в двух-трех местах возле Чибита, Идролы и проч. Выше Чибита, до самой границы, хлеба уже не произрастает вовсе. Редкое население кочевников-алтайцев живет отчасти скотоводством, отчасти же звериным промыслом, чему способствует обилие лесов, которыми покрыты как ближайшие к долине горы, так и более далекие, куда русские промышленники, на которых так жалуются инородцы к северу лежащих местностей, еще не появляются, по крайней мере в таком количестве, чтобы стать серьезными конкурентами инородцев-кочевников.

Такова в самых общих чертах местность, которой пролегает главная часть вьючного пути на Кош-Агач. Обращаясь затем к самому вьючному пути и его современному состоянию, приходится прежде всего сказать, что те сведения о Чуйском тракте, которые стали, благодаря рассказам многоуважаемых туристов, посещающих Горный Алтай, достоянием более или менее значительных кругов публики, в весьма малой степени отвечают тому, что представляет собой действительность. Если придавать значение циркулирующим относительно Чуйского

¹ Аилом наз[ывается] корьевая юрта, принадлежащая отдельному хозяйству алтайцев-кочевников, которые живут деревнями только переходя к оседлости и образуя так наз[ываемые] миссионерские селения.

² По определениям г[осподина] Ивачева высота долины р. Чуи от 2 700 (собственно, [от] Усть-Ини, ниже устья Чуи по р. Катунь) до 5 800 англ[ийских] фут[ов].



тракта слухам, то можно подумать, что весь путь по Чуе представляет собой сплошную опасность, где что ни шаг, то для путника вероятность сломать себе шею или руку и т. д. На самом же деле ничего или почти ничего подобного нет. Чуйский тракт более труден, чем опасен, во-первых, а, во-вторых, опасен он далеко не всегда, а лишь глубокой осенью да зимой, когда спуски и подъемы по обледенелым тропинкам становятся весьма скользкими, особенно, для некованых лошадей, а таковы все лошади в этой местности. Наконец, и опасности-то, какие могут представлять в известное время обледенелые горы, сосредотачиваются в очень немногих местах, общее протяжение такой дороги г[осподин] Брецинский определяет шестью верстами, где необходимо разработать (расширить) тринадцать так называемых бомов¹ с четырьмя косогорами, а при условии перенесения части дороги на левый берег р. Чуи, даже четырьмя верстами, причем бомов придется разработать уже только шесть, с двумя косогорами, но зато перекинуть через реку Чую четыре моста². А г[осподин] Шмурло находит даже, что бомного пути «наберется всего 2-3 версты, не более»³. Последнее, разумеется, страдает преувеличением, тем не менее все же показывает, как в самом деле положение тракта отличается от того, что ему, обыкновенно, приписывается.

Огромную долю всех рассказов о Чуе и ее тракте необходимо отнести к области вымыслов, которыми многие путешественники так охотно обставляют все виденное ими в мало посещаемых странах. На Чуйский тракт можно смотреть, как на вьючный путь в горной стране, и такая точка зрения будет единственно справедливая в настоящую минуту. Лучшей характеристикой его, как *вьючного* пути, может служить не только то, что ежегодно двигаются по нему караваны лошадей и верблюдов, перевозящие на себе сотни тысяч пудов различных товаров, но, главным образом, факт, который, вероятно, известен всем, кто бывал на Чуе хотя раз, именно, что редкий год Чуйским трактом не проезжает одного или нескольких легких колесных экипажей, в которых торгующие с Китаем и там подолгу живущие провозят свои семьи. Пишущему эти

¹ «Бомами» на Алтае называют горные тропинки, проложенные по выступам и карнизам скал, которые омываются водами реки, бегущей у их подножия.

² Брецинский, М.А. Исследование путей [в Алтайском крае] // Записки Зап[адно]-Сиб[ирского] отдела И[мператорского] Р[усского] геогр[афического] общества. 1881. Кн. III. С. 22.

³ Шмурло Е. Чуйский торговый тракт в Монголию // С[анкт]-Петербургские ведомости. 1897. № 6.]



строки, напр., пришлось в конце августа 1897 года проезжать по Чуйскому тракту, и все время он ехал по свежему колесному следу: только два дня перед тем была провезена в Китай купеческая тележка. Этого рода факты, нужно думать, свидетельствуют не только о том, что вьючный путь не представляет собой чего-то страшного, где прошла телега, хотя бы местами ее и приходилось поддерживать руками, там, разумеется, свободно пройдет не только вьючная лошадь, но и вьючный верблюд, но также свидетельствует, что здесь и колесный путь является вполне вероятным. В действительности это так и есть: в огромной своей части Чуйский вьючный путь уже и теперь, без каких-либо приспособлений, представляет собой весьма скользкую колесную дорогу, так как в большей своей части путь пролегает широкой и ровной долиной и лишь кое-где ему приходится огибать скалы или пересекать крутые перевалы, и в этих-то местах он становится уже неудобным, как путь колесный, хотя остается достаточно удовлетворительным в качестве пути вьючного, требующего лишь небольших исправлений.

Трудность пути по Чуе составляют в настоящее время, во-первых, переправа через реку Катунь, во-вторых, перевалы через Улегем, Сальджар и Аржоную гору и, в-третьих, объезд приречных скал по так называемым бодам. Каждую из этих трудностей и особенностей необходимо рассмотреть отдельно и по возможности детально, что позволит составить более или менее определенное представление и обо всем тракте, каким он представляется в настоящее время.

Через реку Катунь переправляются вблизи впадения в нее реч[ки] Б[ольшого] Улегема, в местности, называемой Кер-Кечу. Катунь отличается здесь быстротой течения, почему переправа на правый берег сопряжена с большими затруднениями, особенно весной, когда сила напора воды значительно возрастает. В это время 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 другой берег вплавь, причем часто животные калечатся и гибнут, не будучи в силах справиться с[о] стремительностью течения, разбиваются о камни и нижележащий порог. Вообще переправа через р. Катунь в Кер-Кечу весной сопряжена с такими затруднениями, а, пожалуй, и опасностями, в сравнении с которыми все



остальные затруднения, встречаемые на Чуйском тракте, кажутся уже незначительными.

В самую большую воду переправа через р. Катунь на некоторое время совершенно прекращается, так как переправа в это время становится, вследствие бешеной быстроты, какую приобретает течение реки, слишком опасной и рискованной. По спаде весенних вод, когда Катунь «войдет в берега», устанавливается небольшой паром на двух лодках для перевозки людей и товаров, животные же и в это время переплывают сами.

Если к сказанному прибавить, что берега Катунь в этом месте завалены огромными камнями, спуск по которым к реке чрезвычайно затруднителен, а на правом берегу, кроме того, еще и очень крут, если прибавить к этому, что переправа производится между порогами, находящимися выше и ниже ее, почему несправившуюся с течением лодку неизбежно должно разбить в щепки о камни нижнего порога, который находится в каких-нибудь 100-150 саженьях, то все неудобства существующей переправы через р. Катунь в Кер-Кечу станут очевидными.

При устройстве колесной дороги на Кош-Агач, в Кер-Кечу необходимо будет устроить или постоянный мост или же поставить надежные паромы, на которых можно было бы переплывать не только экипажи, но и лошадей, которых было бы достаточно, чтобы не задерживать движения по тракту обозов с товарами, следующими как в Кош-Агач, так и в Онгудай. Что представляется более удобным в техническом отношении и более выгодным – постройка постоянного моста через Катунь или устройство надежных паромов, это вопрос настолько узкоспециальный, что здесь он не может рассматриваться¹. Необходимо все-таки указать на некоторые факты, могущие иметь и более общий интерес.

Ширина р. Катунь в Кер-Кечу в самую малую воду (зимой) не превышает 35 сажень, в самую высокую – 70 сажень². Г[осподин] Брецинский говорит, что по обеим сторонам р. Катунь находится два огромных выступа, на которых видны ясные следы каких-то приспособлений для переправы, которые, по его предположению, могли служить как для укрепления канатов парома, так и для устройства висячего моста.

¹ Не безынтересно, может быть, отметить, что ни г[осподин] Брецинский, ни г[осподин] Ивачев в своих отчетах не говорят, как удобнее устроить переправу в Кер-Кечу, и только один г[осподин] Александров высказывается за постройку двух небольших паромов на одной лодке каждый.

² Ивачев. Описание торгового пути от Онгудая до Кош-Агача.



По словам инородцев, эти приспособления сделаны китайцами¹. Сопоставляя это с тем, что, как увидим ниже, сохранились следы бывшей некогда колесной дороги до двух сажен шириною, высеченные в скале северного склона горы Чике-Таман – перевал через Улегем, устройство которой инородцы также приписывают китайцам², а также с тем, что в долине р. Чуи во многих местах сохранились следы тщательно устроенных когда-то оросительных сооружений, присваиваемых также китайцам; сопоставляя все это, нужно думать, что в прошлом долина р. Чуи представляла совершенно иную картину, чем теперь, как в отношении населенности, так и удобств путей сообщения.

Неудобства переправы через Катунь в Кер-Кечу весною заставляют караваны направляться левым берегом р. Катунь до устья р. Ини, где переправа через Катунь гораздо легче и безопаснее. Путь этот верст на шесть короче, чем через Кер-Кечу, но он имеет четыре бома, из которых один, Конгорар, так затруднителен, что требуется развьючивание лошадей. Здесь также возможно проложить колесный тракт, как и в том случае, если пользоваться переправой через Кер-Кечу; и здесь, и там проложение дороги представляет свои затруднения и свои выгоды, но которым путем практичнее будет воспользоваться – это опять-таки вопрос чисто технический.

Кроме Кер-Кечу и переправ на Усть-Ине в настоящее время нет других переправ через Катунь на Чуйском пути, переправы же через другие речки не представляют каких-нибудь серьезных затруднений при устройстве колесной дороги, а потому не останавливая на них своего внимания, можно перейти к обзору затруднений, какие представляют собой три более значительных перевала между Онгудаем и Кош-Агачем.

Первый от Онгудая – перевал через хребет Улегемский, служащий водоразделом между рр. Малым и Большим Улегемом. Есть три дороги, ведущие через этот перевал: на горы Чике-Таман, Иринудой и на Черно-речинскую гору. О последней дороге г[осподин] Брецинский говорит, что она для приспособления к передвижению экипажей не пригодна. Что же касается двух других, то ими пользуются караваны одинаково: когда лошади устали только, то их направляют на более низкий, но скалистый Чике-Таман; если же у лошадей сбиты копыта, то на более высокий, но с мягким грунтом Иринудой³. Приблизительно в том же

¹ Брецинский. «Исследование путей в Горном Алтае», стр. 15.

² Там же, стр. 13.

³ Брецинский. «Исследование путей в Горном Алтае», стр. 13-14.



роде дают характеристику двух тропинок перевала г[оспода] Александров¹ и Ивачев². Все эти лица одинаково высказываются за устройство колесной дороги на Чике-Таман, причем г[осподин] Брецинский высказывает предположение, что, может быть, возможно будет воспользоваться для прокладки дороги, бывшей здесь когда-то китайской дорогой, 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». Г[оспода] Ивачев и Александров предлагают воспользоваться для прокладки дороги в этом месте каким-то «каменистым логом», под каковым именем, весьма вероятно, они понимают ту же заброшенную дорогу, высеченную как уже упоминалось выше, в скале³. Весь путь от д. Хабаровой до заимки Куликова 13 верст, из которых около $3\frac{1}{2}$ приходится собственно на перевал, и здесь-то именно потребуются главные работы этого участка дороги. Устройство колесной дороги через Улегем никаких технических затруднений не представляет. «Хотя разработка этого перевала, – говорит г[осподин] Ивачев, – и обойдется дорого, зато впоследствии путь этот не потребует никакого ремонта».

Следующий перевал уже за Катунью, и им пользуются для объезда нескольких бомов по правому берегу этой реки, между устьями речек Сальджар и Иня. Подъем на Сальджарский перевал столь же крут, как и спуск с него. Лошадь, имеющая на себе даже небольшой выюк, принуждена при подъеме часто останавливаться и отдыхать, так велика крутизна. Между подъемом и спуском с Сальджара та разница, что в первом случае тропинка вьется по каменистому ложу, тогда как спуск производится в долину реч[ки] Кара-Су, где почва мягкая, точно так же как и на вершине перевала и верхней части подъема на него. Сальджарский перевал покрыт густым лиственным лесом, почему тропинки весной и после дождей летом просыхают медленно, дорога делается грязной, что затрудняет и без того нелегкое путешествие через перевал. В нижней своей части спуск идет долиной реч[ки] Кара-Су, грязной и топкой, особенно весной и осенью. Весь перевал нужно считать приблизительно

¹ Александров. «Опис[ание] и иссл[едование] дор[оги] от д. Шебалиной до ур[очища] Кош-Агача и т. д.».

² Ивачев. «Описание торгового пути от Онгудая до Кош-Агача».

³ Г.А. Александров упоминает о «наезженной колее» китайской дороги вблизи заимки купца Хабарова, в настоящее время поросшей травой. См. его «Описание».



17 верст: с 11 до 28 – от Кер-Кечу, особенно же тяжелый подъем с 15 до 17 версты, а спуск – с 17 до 19 версты. Эти-то четыре версты и делают дорогу через Сальджар весьма тяжелой и неудобной. Исправление дороги и приспособление ее к движению экипажей будет состоять в вырубке леса, в корчевании пней, срытии косогоров, устройстве гатей и проч., т. е. не представит никаких технических затруднений, которые потребовали бы слишком больших затрат и сил.

Тем не менее и г[осподин] Брецинский, и г[осподин] Ивачев указывают на возможность избежать совершенно Сальджара, именно разработав теперешний вьючный путь по левому берегу Катуни, на реч[ке] Нижний Еламан. На этом пути четыре бома, которые необходимо разработать и сделать пригодными для колесной дороги: Джендыштарь, Моонштор, Асроташ и Конгорар. Несмотря на то, что разработка их потребует динамитных работ для взрывания скал, что подъем на Моонштор крут и высок, 3 версты, что столь же крут и спуск, хотя он и ниже – 2 версты, что еще тяжелее в настоящее время переезд через бом Конгорар, несмотря на все это, лица, командированные на Чую специально с целью исследования тракта, находят, что может быть проложение дороги по Еламанскому пути, так называется тропа по левому берегу Катуни, будет дешевле, чем на Сальджар, где, кроме разработки дороги на самом перевале, потребуются разработка бома Бозого (около устья р. Сальджар, имеющего 287 сажен длины), да устройство переправы через бурный Кер-Кечу.

При одинаковости затрат на устройство дороги по тому и другому берегу Катуни до устья реки Ини, следует отдать предпочтение Еламанскому пути, как потому, что он короче, так и потому, что долина реки Нижнего Еламана, по словам г[осподина] Брецинского, пригодна для земледелия¹, в будущем же, при оживленном торговом движении по Чуе, каждый клочок земли, пригодный для земледелия, будет иметь особое значение.

Между станциями Чибит и Курай, из которых первая находится на реч[ке] Мюень, а вторая – на так называемой Курайской степи, встречается последний сколько-нибудь значительный перевал на Чуйском тракте через гору Орчаной или Аржоную. Он гораздо доступнее как со стороны Онгудая, так и Кош-Агача, чем перевалы Улегемский и Сальджарский. Он крут лишь в некоторых, притом не многих местах, в общей сложности, имеющих протяжение 300-350 сажен. Для приспособле-

¹ Брецинский. «Исследование пути...», стр. 16.



ния его к движению экипажей потребуются незначительные издержки, и работы будут заключаться в расширении зигзагов, которыми теперь вьется горная тропа, к срытию в нескольких местах земли на косогорах и кой-где к расширению пути взрыванием скал. Но все это в самых скромных размерах.

Из всего сказанного видно, что ни один из трех перевалов через горные хребты не настолько велики и малодоступны, чтобы через них могла быть проложена колесная дорога при сравнительно ничтожных денежных затратах.

Главное препятствие, однако, находится не в этих перевалах, а в многочисленных бомах между Кер-Кечу и станцией при урочище Чибит. Особенно их много между ст[анциями] Айгулак и Иодро, где, благодаря этому обстоятельству, переход считается особенно затруднителен, а самые бомы – опасными.

Было бы излишне здесь описание каждого из 22 главнейших бомов, насчитываемых от Кер-Кечу до Кош-Агача¹, достаточно упомянуть главные. На 8 верст от устья Чуи находится бом Кызыл-Орду, длиною в 105 саж[ен], идущий по нависшей над водой скале. В прежнее время бом этот был один из самых опасных, но в 1880 году он был исправлен, как почти и все остальные бомы по Чуе, проходившим в Кош-Агач военным отрядом, исправлялся также и в последующее время. Особенную опасность представляли мостики, перекинутые из тонких жердей в двух местах над расселинами скалы. Ширина бома была всего один аршин. В настоящее время этот бом находится в сравнительно удовлетворительном состоянии, тем не менее для прокладки колесной дороги он представляет значительные затруднения, как и два следующие за ним бома – Б[ольшой] и М[алый] Елбактош. Г[осподин] Брецинский говорит, что быть может выгоднее обойти Кызыл-Орду с Елбактошами, направив путь на несколько верст по левому берегу Чуи, благо постройка на ней мостов не должна сопровождаться большими затруднениями².

Бом Актажар, 350 саж[ен], может быть обойден, «если разломать 10-15 куб. сажен скалы и продолжить колесную дорогу у его подошвы»³. За Актажаром следует ряд бомов: Большой Себерпек – 100 саж[ен], Малый Себерпек – 200 саж[ен], Ак-бом или Садоклар – 100 саж[ен], Кызыл – 200 саж[ен], Уйтту-Кайя – 125 саж[ен], Ак – Тар-

¹ Из них четыре – на левом берегу р. Катуня.

² Брецинский. «Исследование путей...», стр. 19.

³ Там же.



лаган – 250 саж[ен]. Все это на протяжении 11 верст. Разработка их для колесного пути была бы сопряжена с более или менее значительными затруднениями. Особенно тяжел подъем на Ак-бом, где тропинка вьется по скалистым ступеням. Уйтту-Кайя имеет проход в скале, через который свободно проезжают возле Чуи, когда вода спадет, в полную же воду его приходится объезжать по крутым горным дорожкам, путь по которым далеко не безопасен; не отличается особыми удобствами и Ак-Тарлаган, имеющий крутой подъем и спуск. Хотя все эти бомы в настоящее время приведены в возможно хороший вид и путешествие по ним уже не представляет в сухое время года опасности, тем не менее лучше будет, если будущая дорога совсем обойдет их. С этой целью предполагается перекинуть мосты через Чую выше М[алого] Себерпека и ниже Ак-Тарлагана и перенести дорогу на несколько верст на левый берег Чуи, где для этого придется разобрать бом Седь, который имеет протяжение в 250 сажен. Исправление остальных бомов до Кош-Агача уже не представляет затруднений.

Таким образом, прокладка колесной дороги предполагает устройство четырех мостов через р. Чую, не может быть сопряжено с большими трудностями, как потому, что не может быть недостатка в строительном материале – лесе и камне, так и потому, что течение р. Чуи в этом месте не особенно стремительно. При условии постройки двух мостов более значительное затруднение составит разработка бома Седь, тогда как все остальные не потребуют крупных работ.

Помимо перевоза через Катунь, перевалов и обхода, и разработки нескольких бомов, весь остальной путь до Кош-Агача и оттуда до границы потребует очень немного работы: кое-где настилка гатей, устройство труб и мостов через ручейки и ключики, уборка валяющихся на пути камней, выравнивание косогоров и проч. в том же роде. В общем все работы чрезвычайно простые и не требующие даже специальных сведений от строителей.

Вопрос о необходимости приспособления Чуйской дороги к передвижению товаров гужевым порядком давно уже занимает местную администрацию. Для выяснения этого вопроса было произведено несколько нарочитых командировок по Чуе лиц, обладающих необходимой технической подготовкой. Результатом этих поездок являлись более или менее подробные описания пути, с характеристикой чуть ли не каждой неровности дороги, составлялись сметы расходов на ее исправление и т. д. Несмотря на то, что всеми этими лицами признается полнейшая воз-



возможность устройства колесной дороги между Онгудаем и Кош-Агачем, что сметные исчисления не выходят из 50-100 тысяч рублей, могущих быть затраченными в два-три года, вопрос о колесном тракте подвигается вперед весьма медленно, и путь находится в настоящее время в таком же виде, в каком он был десять-пятнадцать лет, и если где и произведены улучшения его, то частными средствами купцов¹.

По-видимому, одним из препятствий к окончательному разрешению вопроса о колесном пути на Кош-Агач являются соображения о том, кто именно должен строить и на чьи средства дорогу. По крайней мере с этими соображениями приходится встречаться почти во всех тех записках, какие составлялись о дороге по Чуе. Торговля по Чуе начата бийскими купцами, которыми извлекаются и главные выгоды от нее. Отсюда делается заключение, что бийские купцы прежде всего и заинтересованы в улучшении пути, а, во-вторых, им же, поэтому, ближе всего и принять на себя главные расходы и самое сооружение дороги, при известной поддержке со стороны правительства. В то же время «бийские купцы» обнаруживают весьма мало склонности принимать на себя такие расходы. Отсюда, по-видимому, и все затруднения, несмотря на то, что уже имеется около 40 тысяч рублей, предназначенных казной на исправление дороги.

Если, может быть, такая постановка вопроса оправдывалась положением дел на Чуе несколько лет назад, то далеко нельзя сказать того же в настоящее время. Если торговые сношения были завязаны и в течение известного периода времени поддерживались бийскими купцами, то отсюда не следует ни то, что в развитии и упрочнении торговых сношений с Китаем в данном пункте заинтересованы только бийские купцы, ни то, что и на будущее время торговля с Китаем по Чуе должна находиться в руках все тех же нескольких человек из числа бийского купечества.

Уже и теперь ведут торговые сношения с Китаем далеко не одни бийские купцы, главная масса идущих, например, по Чуе чаев из Китая принадлежат фирме Пяткова, не имеющей к Бийску отношения, и чем сильнее будет развиваться торговля, тем круг лиц и торговых фирм будет расширяться, за той же фирмой Пяткова последуют и другие чае-торговцы Сибири и Европейской России и т. д. Уже в силу этого приурочивать интересы торговых сношений с Китаем через Кош-Агач к интересам бийских купцов нет никаких оснований.

¹ Так два года назад улалинским купцом Митиным был устроен один из бомов на [р.]Чуе.



Затем, нельзя согласиться и с тем положением, что интересы именно бийских купцов требуют приспособления пути к гужевой перевозке товаров по Чуе, вместо теперешней вьючной. Скорее, пожалуй, было бы правильнее сказать, что интересы бийских-то купцов и состоят в том, чтобы возможно дольше сохранить данное положение дел, т. е. вьючную перевозку товаров по Чуйскому тракту. Правда, это увеличивает очень сильно стоимость провоза, но от этого интересы бийских купцов страдают меньше всего; между тем как затруднительность торговых сношений с Китаем, создаваемая трудностью вьючного пути, служит к их прямой выгоде, так как устраняет с их пути конкурентов. Вот почему г[оспода] бийские купцы охотно на свой счет исправляют вьючный путь, делая проезд по бомам безопасным, и в то же время являются весьма тугими на расходы по устройству колесного пути.

Вообще эта точка зрения на Чуйский тракт и развитие возникающих благодаря ему торговых сношений между Китаем и Сибирью, должна быть отброшена, как безусловно неправильная. Теперешнее торговое движение по Чуе должно рассматриваться, лишь как первые шаги в деле установления торговых сношений между северо-восточным Китаем и Зап[адной] Сибирью, и всякое облегчение этих сношений будет способствовать усиленному росту торговли между Сибирью и Китаем. Поэтому проложение колесного пути затрагивает интересы, гораздо более глубокие, чем интересы нескольких торгующих лиц в г. Бийске: развитие торговых сношений с Китаем выгодно не только для края, которым пройдет дорога, но и вообще для русской промышленности, которая отправляет свои произведения за границу; оно выгодно будет и для всех тех, кто потребляет у нас продукты китайской промышленности, так как развитие торговых сношений и улучшение путей влечет за собой и понижение стоимости провоза товаров.

Проложение колесного пути от Онгудая до одного из ближайших китайских пограничных пунктов, от которых идет колесная дорога в г. Кобдо¹, должно послужить сильнейшим толчком к развитию русско-китайских торговых сношений в северо-западной Монголии и юго-восточной части Томской губернии. И вопрос об устройстве Чуйского тракта имеет крупное общегосударственное значение, которое будет возрастать по мере возрастания торгового значения Сибирской

¹ Кобдо – китайский город в сев[ерной] Монголии, находящийся в 430 в[ерстах] от Онгудая; отсюда сырье, производимое кочевниками, направляется на восток, к Пекину. Важный торговый пункт. В 700 верстах от него находится другой торговый город – Улясутай.



железной дороги, которая не может не служить развитию товарного обмена между Россией и Китаем. Поэтому и расходы по проложению колесной дороги не могут лечь всей своей тяжестью на ту или иную группу частных лиц, как всякое другое предприятие, имеющее общегосударственное значение. Прокладка дороги по Чуе – дело государства, и на его средства только и может быть произведена.

Если бы вопрос о Чуйском тракте сразу был поставлен на эту почву, то колесный путь давно бы уже был проведен, тем более, что и расходы на это, по-видимому, требуются весьма небольшие.

Но приспособлением дороги к гужевой перевозке товаров вопрос о Чуйском тракте еще не исчерпывается: нельзя забывать, что в настоящее время дорога идет почти ненаселенной местностью, и это обстоятельство не может не оказывать самого серьезного влияния на развитие торгового движения по тракту. Правильное и оживленное торговое движение требует и многого другого, чего в настоящее время Горный Алтай не дает; необходимо удовлетворительное состояние второстепенных путей, которые обеспечивали бы к нему подвоз товаров, связывали бы его с возможно большим числом торговых пунктов. Необходимо, затем, устройство правильного почтового сообщения, без которого не может быть сколько-нибудь развитых торговых сношений; необходимо, наконец, надежная охрана торговли и торговых сношений, а это требует известной административно-судебной организации, которой Алтай в настоящее время лишен.

Таким образом, обеспечение за Чуйским трактом крупного торгового значения, сопряжено не только с устройством колесной дороги, но и с рядом других мер, из которых каждая имеет первостепенное значение для всего края, которым проходит дорога, иначе выражаясь, для всего Горного Алтая.

К рассмотрению этих-то мер и необходимо обратиться теперь.

III. Колонизация Чуйской долины

Выше уже было говорено, насколько слабо население в этой местности, где пролегает вьючная часть Чуйского тракта. Двести пятьдесят верст по почти незаселенной местности, где изредка попадаются одинокие шалаши и юрты кочевников, стоящих на почти первобытной ступени развития, не могут не служить самым серьезным препятствием к сколько-нибудь широкому торговому движению по тракту, как бы сам



по себе он не был устроен удовлетворительно: с чем еще можно мириться как-нибудь при вьючной перевозке товаров, то часто явится совершенно немыслимым при перевозке гужем. Отсюда сам собой возникает вопрос о необходимости колонизации местности, прилегающей к тракту, насколько этого требует сам тракт, вопрос о колонизации Чуйской долины.

И он был поставлен на практическую почву почти одновременно с возбуждением в административных сферах вопроса о необходимости проложения колесной дороги в Кош-Агач. К сожалению, результаты и здесь и там были до сих пор весьма малопродуктивны: как в течение более тридцати лет путь по-прежнему остается только вьючным, так и население по Чуе остается только кочевое и столь же малочисленное и малокультурное, как в шестидесятых годах.

Особенно интересовался Чуйским трактом, как и многими другими вопросами, связанными с благосостоянием и развитием Западной Сибири, генерал-губернатор Казнаков. По его поручению в Алтайский округ было сделано несколько поездок для выяснения различных условий существования этого края в связи с устройством Чуйского тракта и установления по нему прочных торговых сношений с Китаем. Благодаря его представлению было назначено для заселения переселенцами из внутренних губерний России 26 пунктов в Горном Алтае, избранных томским губернатором Супруненко, который лично объезжал по горным дорогам Алтай. Некоторые из этих пунктов отчасти были уже ранее заселены новокрещенными инородцами, это так называемые миссионерские селения Горного Алтая, в других же, напротив, оседлого населения вовсе не было, а земли, предназначавшиеся под поселок, находились в пользовании алтайцев-кочевников. Некоторые из этих последних пунктов заселились и представляют собой в настоящее время небольшие крестьянские деревеньки, таковы, например, поселки Топучий, Туякта и Хабарова, на Чуйском тракте, другие же и до сих пор остались в своем первоначальном виде, т. е. в них не только не возникло настоящего селения, но нет даже ни одной избы или ее остатков, которые свидетельствовали бы, что здесь некогда производились опыты создания оседлого населения. Лучше других развились те именно селения, которые и ранее существовали в виде миссионерских станков, около которых оседали переходящие в православие алтайцы-кочевники; некоторые из них в настоящее время достигли уже сравнительно высокого развития и представляют собой прекрасные села: Онгудай, Черный и Белый Ануй и некоторые другие.



В числе других местностей, предназначавшихся под заселение переселенцами, были и некоторые урочища по Чуйскому тракту, между Онгудаем и Кош-Агачем. Всего в этой местности предполагалось образовать 26 селений, считая в том числе и два только что названные крайние пункта Чуйского тракта.

Если Онгудай теперь разросся в большое для Горного Алтая селение, имеет свою торговлю, стал во многих отношениях *центром Горного Алтая*; если так же удачно было заселение деревни Хабаровой, произведенное много лет спустя после предназначения данного места под поселок, то попытка колонизовать переселенцами долину р. Чуи должна быть отнесена к числу безусловно неудавшихся: на всем протяжении Чуи не возникло отдельного оседлого населения, хотя бы самого ничтожного. Чтобы последнее стало вполне понятным, надо представить здесь характеристику хоть некоторых из тех участков в долине р. Чуи, что были предназначены в семидесятых годах для водворения здесь переселенцев.

Долина р. Чуи в весьма малой степени пригодна к развитию здесь земледельческого промысла, как вследствие суровости климата, что объясняется высоким положением долины, так и потому, что здесь можно найти очень немного мест, которые делали бы возможным земледелие по почвенным условиям.

К сожалению, имеющиеся данные о климате слишком отрывочны, чтобы можно было, пользуясь ими, дать сколько-нибудь полную его характеристику. В 1842 году посетил долину Чуи Чихачев, который говорит, что 21 мая Сальджарский хребет в своей верхней части еще был покрыт снегом¹; в средней части течения Чуи, в долине Чибита 26 мая «еще не было никакой растительности и прошлогодние оставались на своих сухих стеблях»²; 27 мая на Курайской степи (также в среднем течении Чуи) «ничего еще не возвещало о приближении лета, растительность прошлого года еще не была заменена новою»; «значительные массы снега еще лежали между лиственницами, которые росли по берегам р. Тетугома. В ночь на 27 мая, которую Чихачев провел на Тетугоме, температура так понизилась, что термометр *minimum* показывал $-4,3^{\circ}$ »³. Бунге, посетивший долину р. Чуи в 1826 году, говорит, что на

¹ Риттер, К. Землеведение Азии. Т. IV. Алтайско-Саянская горная система / П.П. Семенова и Г.Н. Потанина. Спб., 1877. С. 322.

² Там же, стр. 326.

³ Там же, стр. 331.



Курайской степи, после захождения солнца, невозможно обойтись без шубы, а 4 июня ночью там был «сильный мороз»¹. В долине р. Чибита, недалеко от ур[очища] Сартума, предназначенного для переселенческого поселка, 6 сентября г[осподин] Брецинский нашел уже снег, а 7-го сентября «Курайская степь и все окрестности Кош-Агач[а] были сплошь покрыты снегом»². Статистики в 1897 году прибыли на Курай для переписи 28 августа, и весь день перепадал снег, которым ближайšie горы были покрыты уже несколько дней.

Относительно Чуйской степи, т. е. верхней части Чуйской долины, где расположен Кош-Агач, также предназначавшийся для водворения переселенцев, в IV томе «Дополнений» к «Землеведению» Риттера читаем следующее: «Климат степи показывает ее высокое положение; дождь здесь редок, и если случается, то идет в виде водяной пыли, которая через несколько минут прекращается. Равным образом здесь почти никогда не падает снег (?), а выпав, не остается долго на земле, или бывает растоплен солнцем, или сдувается ветром. Погода здесь непостоянная, то светлые дни, то опять ненастные, и большею частью туманы. Летом в полдень при солнце бывает жарко, а ночью так холодно, что утром бывает иней. Зимой холода доходят до 30° Реомюра. Замечательны здесь переходы от тепла к холоду: 26 июня 1860 года, по словам Радлова, перед обедом было так тепло, что трудно было переносить жар в юрте, но мгновенно небо покрылось облаками и через час сделалось холодно так, что люди мерзли в шубах и грелись у огня, перемена простиралась на 15° Реомюра»³.

Курай – первый от Кош-Агача пункт, где делаются попытки земледелия. Все это показывает на значительную краткость лета в Чуйской долине, по крайней мере ее средней и верхней части.

Неблагоприятны также для земледельческого промысла и другие условия. Чтобы характеризовать в этом отношении долину Чуи, приведем здесь некоторые данные, собранные при статистическом описании местности в 1897 году, о трех лучших пунктах, которые в семидесятых годах были в числе других, предназначены к заселению их переселенцами: урочище Идро, Сартума и Курай. При этом, между прочим, выяснятся и некоторые стороны неудачной попытки колонизации долины р. Чуи в прошедшем.

¹ Риттер. «Дополнения» П.П. Семенова, т. III. СПб., 1866. С. 362.

² Брецинский. «Исследование путей», стр. 21, 24.

³ Дополнение к «Землеведению» К. Риттера, Т. IV. С. 344.



Р[ека] Чуя, при впадении в нее справа р. Курая, образует широкую долину, известную под именем Курайской степи. Сама долина представляет собой дно глубокой котловины, со всех сторон замкнутой высокими горными хребтами, из которых находящиеся на левом берегу никогда не теряют своего снегового покрова. Хребет этот называется по имени выпавшей с него в р. Чую речки – Ак-Тру. Горы, замыкающие котловину с правой стороны, с севера покрываются снегом со второй половины августа, а держится он до конца мая и даже начала июня. Дно котловины – «степь Курайская», представляет собою местами совершенно гладкую равнину, своим видом действительно несколько напоминающую степь (по правому берегу), местами же кочковатое болото, значительное пространство солонцов, а затем идут холмы, постепенно повышающиеся по направлению к горам, с которыми затем и сливаются (левый берег). Холмы, переходящие в горы, замыкают также котловину и на правом берегу, и особенно они значительны по направлению течения р. Чуи. С севера прорезывает котловину, делая многочисленные и крутые изгибы, реч[ка] Курай (имя ее носит и сама «степь»), берущая начало с Курайского хребта. Берега реч[ки] Курай, как и многие ущелья, выходящие в долину, и берега р. Чуи поросли лиственным и еловым лесом, запасы которого довольно значительны. Особенно много леса по склонам холмов и левому берегу р. Чуи.

«Степь» имеет глинистую почву с примесью гальки, весьма скудно покрытую травянистой растительностью. Местность сухая, почему для земледелия если и пригодная, то в очень немногих местах, в остальных же необходимо искусственное орошение, следы которого можно видеть на левом берегу р. Чуи. По словам жителей долины, это арыки, принадлежавшие тому народу, от которого сохранились в долине р. Чуи многочисленные памятники: каменные курганы, бабы, надписи на скалах и проч. Современные алтайцы этой местности арыков здесь не имеют, хотя и делают попытки возделывания хлебов, но по их словам, пока весьма неудачные, т. к. все вымерзает. В 1897 году было только две семьи, засевавшие хлеб, кто ранее пробовал сеять, те бросали, вследствие неурожайности.

Вообще вопрос о возникновении земледелия в сколько-нибудь значительных размерах на Курайской степи требует более основательных опытов, чем те, что производятся алтайцами, которые и сами-то только еще знакомятся с земледелием. Без этих опытов вопрос еще надолго останется открытым. Во всяком случае, эти опыты должны предшество-



вать водворению здесь переселенцев. Сенокосов на самой степи нет, но они могут быть расчищены по ущельям, выходящим на Курайскую степь, где и теперь рождаются хорошие травы, могущие быть собираемы в значительном количестве.

Размеры степи инородцы определяют так: в длину, по течению р. Чуи, верст 40, и поперек, от подножия лесистых холмов до Курайского хребта – верст 25. В настоящее время на этом пространстве летует 42 аила инородцев, уходящих на зимовки в ущелье ближайших гор, в том числе 15 аилов по левому берегу р. Чуи и 27 – по правому. Аилы расположены по кромке леса, растущего по рр. Чуе и Кураю.

На Курайской степи находится родовое управление 2-й Чуйской волости, состоящее из одного дома и юрты, где живет писарь да ямщик.

Таков этот пункт, назначенный в 1878 году для образования здесь переселенческого поселка, в котором предполагалось водворить до 25 душ муж[ского] пола переселенцев. За 20 лет никто не изъявлял, однако, желания здесь поселиться, и по отзывам местных жителей, инородцев, никто и не являлся из переселенцев или крестьян-старожилов для осмотра местности. Главнейшую причину этого, конечно, нужно видеть в том, что он лежит вне колесного пути и до сих пор Курай посещался или торгующими с Монголией, или же возчиками, занятыми вьючной перевозкой товаров на Кош-Агач. Между тем, с проложением колесного пути, Курай явится одним из тех пунктов, где русское население, занимающееся извозным промыслом и дворничеством, явится необходимым. Но можно сомневаться, чтобы для той роли в торговых сношениях России и Монголии, какая предстоит будущему населению Курая, как и некоторых других пунктов Чуйского тракта, были пригодны переселенцы из внутренних губерний России, так как условия, какие они найдут здесь, слишком суровы, чтобы они могли с ними мириться. Еще более оснований сомневаться, чтобы будущее оседлое население Курая извлекало средства к жизни из земледельческого промысла, который если и возможен, то в крайне ограниченном размере.

Иной характер имеет урочище Сартума или Сартумайская степь.

Долины образуются двумя сливающимися речками, которые несут затем свои воды в р. Чую – Сары-Тума и Бель-Гибаш, известны под именем «Сарытумайской степи», которая своим видом всего менее напоминает то, что вообще принято называть этим именем. К степи относятся не только долины названных речек, но и довольно обширная плоская возвышенность, которая их сначала разделяет. Здесь именно было



предположено открыть переселенческий поселок, приблизительно, на 35 душ муж[ского] пола. В 1881 году получили разрешение поселиться тут 5 душ, три из них даже были причислены ко вновь образованному поселку, но в настоящее время там уже нет никого. Иностранцы рассказывают, что хлопотали о водворении две переселенческие семьи, но почему они не поселились, объяснить не могут.

Сартумайская степь, имея однородную, насколько можно судить по поверхностному осмотру, почву с той, какая на Курайской степи, т. е. глинистую с большой примесью гальки, для земледельческого промысла, по-видимому, представляет все-таки несколько больше удобств, а именно местность значительно ниже, чем на Курае, почему здесь хлеб вызревает тогда, когда на Курае он гибнет от заморозков. Другое преимущество дают расположение речек и общий характер местности для проведения арыков, без которых здесь нельзя надеяться получить ни хлеба, ни травы. Обе долины, как и разделяющая их возвышенность, изрыты многочисленными арыками. Тут же видны следы оросительных сооружений, принадлежавших народу, который занимал местность ранее калмыков. Есть арыки также и по речке Чибиту, где находится родовое управление I Чуйской волости, верстах в 4-5 от Сары-Тумы.

На Сартумайской степи расположены пашни значительной части айлов, находящихся по рр. Чибиту и Мюеню.

Принимая во внимание не особенно большую площадь «степи», каких-нибудь 4-6 кв. верст, нельзя не поставить вопроса: куда же должны будут отнести свои зимовки все эти алтайцы, для которых так труден был первый шаг по направлению к земледелию, но которые его уже сделали и поэтому имеют известное право претендовать, что добытые ими результаты не будут уничтожены разом, что неминуемо произойдет, если вся «степь» разом будет отведена под переселенческий поселок. Долина речки Мюеня для зимовок не представляет сколько-нибудь значительных удобств, как потому, что ее заносит зимою глубокими снегами, так и потому, что в речке вымерзает вода и, наконец, почва еще более камениста, а для устройства арыков нет подходящих условий. Все это нельзя не иметь в виду при разрешении вопроса об образовании на Сартумайской степи поселка.

При проведении колесного пути в Монголию, образование здесь небольшого поселка в несколько семей является делом необходимым, почему три-четыре семьи придется допустить к поселению, несмотря на серьезное стеснение и многие неудобства, которые повлечет за собой



это для инородцев. Наиболее удобным для поселка пунктом является не тот, где теперь находится родовое управление и станция, помещающиеся в одном доме, а ниже, на левом берегу устья Чибита. Тогда на Сартумайской степи могут быть пашни и сенокосы, выгон же будет в долине Чибита, кверху от поселка. Устье Чибита, имеющее подземные ключи, зимой не вымерзает, как та часть реки, где теперь находится родовое управление. В долине рр. Мюеня, Чибита и Чуи, а также по склонам гор, окружающих долину Чибита, много лесу лиственничного и елового. Сенокосов нет, кроме как на Сартумайской степи, притом только на арыках.

Урочище Идролы или Идро – долина реч[ки] Идро, впадающей в Чую, и часть долины этой последней было также в 1878 году предназначено к образованию здесь переселенческого поселка. Если Курайская и Сартумайская «степи» могут вызывать известные вопросы по поводу предполагавшегося здесь устройства переселенческих поселков, то подобное же предназначение Идролы способно вызвать только недоумение. Дело в том, что для переселенческого поселка здесь решительно нет места, если только понимать под этим выражением поселение более, чем в два–три хозяйства. Чуя, правда, здесь раздвигает долину, но она все же настолько узка и тесна, что удобной для земледелия земли найдется 10-12 десятин, может быть, 25-30 десятин найдется земли, пригодной для выгона, и это все, что можно было бы отвести под поселок. Очевидно, в вопросе об образовании здесь поселка кроется какое-то недоразумение: если может быть устроен поселок на Идролы, то их десятки можно открыть между Идролы и Кош-Агачем, везде, где долина реки Чуи несколько раздвигает обступающие ее горы, где в Чую впадают речки, протекающие сколько-нибудь широкой долиной.

В настоящее время на урочище Идролы имеется одна изба и две юрты, из которых одна юрта и изба принадлежит инородцу I Чуйской волости, содержащему здесь станцию, а другая юрта – ямщику. Никаких других жителей, кроме названных двух хозяев, тут нет. Почти вся удобная для распашки земля занята посевами и сенокосами содержания станции, инородца, выросшего в д. Катанде, хотя и принадлежащего к I Чуйской волости. В Катанде он имел свое хозяйство, которое вынужден был бросить, вследствие требования зайсана, взять на себя содержание станции, так как никто другой в волости не мог принять эти обязанности, как сопряженные с известными условиями, удовлетворить которым алтаец-кочевник не в силах, именно содержание земской



квартиры, где требуется и известная чистота, услуги проезжим и проч. В Катанде он засевал 8 десятин, переехав сюда, должен был удовольствоваться, что есть: посев, под который он распахал почти все, что было можно, не превышает 3 десятин, сена же ставит до 200 копен.

При образовании переселенческого поселка в Иодролы, предполагалось поселить здесь до 20 душ муж. пола, но никто не изъявлял желания положить основание будущему селению. Между тем, при большем развитии торгового движения по Чуйскому тракту, которое явится непосредственным результатом проложения колесного пути, в Иодролы должен будет возникнуть, как и в Курае и некоторых других пунктах того же тракта, хоть небольшое постоянное поселение, как теперь возникла станция. Поселение это будет существовать не земледельческим промыслом, а извозом и, в крайнем случае, только дворничеством. Образование такого небольшого отдельного пункта, конечно, имеет иные основания и требует иных условий, чем образование переселенческого поселка.

Как уже сказано выше, Курай, Сартума и Иодро принадлежат к лучшим пунктам из тех, что были предназначены для водворения переселенцев. В других или совершенно невозможно земледелие, по крайней мере при данном уровне земледельческой техники в Сибири, как на Чуйской степи, где находится Кош-Агач, или же, если и возможно, как в Айгулаке, то удобной земли для этого так мало, что все производство хлеба должно будет ограничиться несколькими десятинами. Вообще нужно сказать, что на Чуе, где возможно по климатическим условиям земледелие, ниже Курая, там нет для этого достаточного количества удобной земли, так как долины слишком узки и тесны, или же не имеют удобных водных источников, которые могли бы служить для устройства оросительных сооружений, здесь необходимых; где же долины шире, где при условии искусственного орошения может быть и возможно было бы земледелие, как на той же Курайской степи, там суровость климата не позволяет рассчитывать на развитие земледелия. Пожалуй, единственное исключение составляет Сартумайская степь, но и здесь земли, в сущности, так мало, что ни о каком земледельческом поселении не может быть и речи.

Между тем, как это видно из предыдущего, устройство тракта необходимо потребует оседлого населения, так как теперешние инородцы-кочевники не в состоянии будут выполнять даже разнообразных и сложных работ, выполнением которых занято повсюду притрактовое население, без которых самый тракт остался бы полумертвым.



Трудно сомневаться, что проложение хорошего колесного пути и оживление торговых сношений между странами, которые он связывает между собой, само собой не вызывало бы образование оседлых пунктов по Чуе. Но это может произойти очень не скоро, а до тех пор всякое сообщение новым трактом будет до крайности затруднено, в частности, затруднено и товарное движение. В виду этого не может быть нежелательным принятие заблаговременно мер, которые способствовали бы возникновению здесь оседлых пунктов.

Едва двадцать лет назад г[осподин] Брецинский, специально изучавший пути в Горном Алтае, высказывал сомнение о возможности колонизации Чуи через устройство переселенческих поселков¹ и указывал на образование заимок-хуторов, как на форму, в которую, вероятно, жизнь отольет на первых порах колонизацию юго-востока Горного Алтая². Нельзя не согласиться с верностью высказанных г[осподином] Брецинским замечаний. Именно таким заимочным путем шла колонизация почти всех предгорий Алтая, теперь густо заселенных, тем же путем производится заселение Горного Алтая в его западных и северных частях, ничуть не представляющих большей доступности, чем долина р. Чуи, а в некоторых местах даже напротив – гораздо менее доступных, как среднее и верхнее течение р. Убы, правой и левой Ульбы и др. Но эти заимки, возникают не в целях земледелия, которое в горных трущобах почти невозможно, а для занятий скотоводством и пчеловодством, для чего Горный Алтай с его цветущими долинами представляет много удобств. На Чуе к этим двум главным промыслам всех заимочников в Горном Алтае прибавятся еще извоз, ямщина и дворничество.

Для образования заимок в два-три двора в долине р. Чуи мест довольно много, почти всюду, где теперь содержатся лошади для проезжающих чиновников, возможно было бы вести заимочное хозяйство двум-трем семьям. Такие заимки постепенно, в силу естественного прироста населения, будут развиваться и увеличиваться, превращаясь в деревни, насколько это будет согласоваться с внешними условиями.

¹ «...Сколько бы не восхищались путешественники внешнею красотой Алтая, однако, земледельческое население вряд ли найдет для себя удобным его юго-восток. Там крестьяне всегда назовут чернотравием роскошно цветущие в короткое лето пионы, лилии, мальвы и др., а к живописным горам и скалам отнесутся не иначе, как к преграде своего труда». («Исследование путей в Алтайском крае», стр. 25.)

² Там же, стр. 24-25.



Такие заимки вносят меньшую ломку в окружающую среду инородцев, чем образование разом значительного оседлого населения из элементов, чуждых местным жителям; вражда и обостренные отношения между пришельцами и коренным населением будет не так резка, как при образовании крупных селений, которые разом захватили бы много земель, которыми пользуются кочевники-алтайцы. Наконец, можно думать, что влияние заимок на окружающее кочевое население, в смысле перехода к оседлости, будет значительнее, чем влияние крупных селений, как потому, что здесь отношения будут более мирные, так и потому, что весь склад жизни заимок более прост и несложен, чем селений, а потому он будет доступнее для алтайца-кочевника, весьма склонного к этому рода восприятиям, что доказывается образованием инородцами самостоятельных селений, которых немало в Горном Алтае.

Ошибка в попытке колонизовать русским земледельческим населением Горный Алтай в семидесятых годах заключалась не только в том, что предполагалось разом образовывать более или менее крупные поселения, для которых нет достаточного количества в намеченных пунктах земельных угодий, но также и в том, что колонизовать Горный Алтай было предположено переселенцами из внутренних губерний России, т. е. тем именно элементом, который всего менее пригоден для колонизации Горного Алтая с его суровой и не всегда доступной природой. Если переселенцам, взросшим в ином климате, привыкшим к условиям хозяйственной деятельности часто так трудно бывает приспособиться к новой обстановке и условиям жизни в более благоприятных местах Сибири, то еще труднее сделать это в горной стране, где ничто не напоминает родной обстановки людям, которые в силу своей малокультурности и материальной необеспеченности, невольно должны пасовать перед всем, что ново и незнакомо. Нельзя было и ожидать, чтобы опыт колонизации переселенцами из Европейской России таких районов Горного Алтая, как долина р. Чуи, могли дать в сколько-нибудь близком времени благоприятные результаты.

Гораздо более надежным элементом для колонизации юго-востока Горного Алтая являются жители предгорий Алтая и тех волостей, часть которых и целиком находятся в самом Горном Алтае: Алтайской, Смоленской, Сычевской, Верх-Ануйской, Кольванской, Владимирской, Бобровской, Риддерской, Верх-Бухтарминской и Нарымской. Свою способность колонизовать Горный Алтай даже в его малодоступных частях жители этих волостей доказали: не говоря уже о прошлом,



относящемся к образованию самих волостей, достаточно приглядеться к заимкам по Убе, Ульбе, Бухтарме, в верховьях Бии и ее притоков и проч., чтобы убедиться в этом. Выросши среди суровой горной природы, с детства закалившись в борьбе с его неблагоприятными условиями, они, как колонизаторы новой горной страны, легко одержат победу там, где исконный пахарь внутренних губерний неминуемо погибнет. Для русского крестьянина внутренних губерний промысловая жизнь, предшествующая исключительно земледельческому быту, давно пройденная еще его предками ступень, тогда как крестьянин предгорий Алтая на ней именно и находится в данную минуту. Поэтому, что легко и доступно для последнего, то явится сопряженным с большими затруднениями для первого.

Если это так, то и для колонизации Чуйской долины, как и других глухих и малодоступных в настоящее время частей Горного Алтая, нужно привлекать не переселенцев из Европейской России, а жителей предгорий того же Алтая, которые шаг за шагом подвигаются вглубь страны с севера, запада и юго-запада. Колонизационного движения в этой стране нет надобности даже создавать какими-нибудь искусственными мерами, так как оно существует с давних пор и выражается в устройстве все новых и новых заимок, при посредстве которых происходит постепенное занятие страны русскими. Некоторые искусственные меры понадобятся только для того, чтобы часть этого движения направить в желательную сторону, в рассматриваемом случае – в долину р. Чуи.

Таковыми мерами могли бы быть различные льготы, которые давались бы тем, кто изъявил бы желание поселиться в намеченных пунктах долины р. Чуи. Льготы эти должны быть настолько значительны, чтобы они действительно могли бы привлекать к себе, а затем, настолько продолжительны, чтобы пользующийся ими настолько успел установить связи с окружающей средой, настолько успел бы пустить корни на новом месте, чтобы обратное выселение представляло бы для него такое лишение, на которое он не мог бы решиться без очень серьезных причин.

Самой простейшей формой привлечения населения на Чую – это образование станций наподобие старинных «ямов». Для этой цели могли бы быть поселяемы на избранном заранее месте из числа изъявивших на переселение согласие многодушные семьи старожилов, обладающие сравнительно большим числом рабочих сил. В их расположении должны быть предоставлены уголья, необходимые для пчеловод-



ства и скотоводства. Поселившиеся в данном пункте берут на себя содержание станции, постоянного двора, лошадей. При поселении каждая семья получает материальную помощь, необходимую для заведения хозяйства, т. е. построек, инвентаря и проч. За исполнение ямской гоньбы, содержание станции (земской квартиры) или постоянного двора семья получает ежегодную плату, как получают ее повсюду содержатели, ямщики и проч., но в значительно большем размере, так что содержание станции, гоньба и проч. действительно представлялось бы выгодным. Пользование лошадьми, квартирой должно быть для всех безусловно платным, так как бесплатное пользование в некоторых случаях влечет за собой такие последствия, которые почти разоряют ямщиков. Ямщину и квартиры лучше сдавать в различные руки, так как это повлечет за собой необходимость селиться в каждом данном пункте более одной семьи – две и три, что облегчит положение этих семей в новом месте, так как каждый не будет себя чувствовать окончательно оторванным от родной обстановки. Это еще в том отношении представляет известные выгоды, что такие заимки легче впоследствии превратятся в деревеньки. Наконец, желательны были бы льготы и общего характера: освобождение на известное число лет от податей и повинностей, несения воинской повинности и некоторых других.

Все это вместе взятое могло бы служить достаточно сильным стимулом для переселения некоторой части старожилов из предгорий Алтая на Чую, положило бы прочные основания для возникновения здесь постоянных оседлых поселений. Развитие торговых сношений, давая постоянный заработок, вызывая к жизни новые промыслы и занятия, обеспечило бы будущее этих заимок.

Известное препятствие может составлять то обстоятельство, что долина Чуи находится относительно далеко от мест постоянной оседлости русского населения, и поэтому мало оно знакомо с нею, что будет до известной степени сдерживать желающих переселиться. Это неудобство отчасти устраняется самим проложением колесной дороги, которое будет привлекать на Чую в течение трех-четырех лет много народу и тем будет способствовать ознакомлению предгорного населения с долиной Чуи, так как рабочей силой, несомненно, явятся те же жители предгорного Алтая, о которых упоминалось выше.

Может казаться, что заселение Чуйской долины при таких условиях потребует очень значительных затрат, которые не будут оправдываться теми выгодами, какие стране дает правильное развитие торговых сно-



шений на Чуе. В действительности это далеко не так. Всех пунктов, где на первое время желательна учреждение таких станов, всего 7-8; каждый пункт потребует на первоначальную помощь при водворении переселенцев не более 1 000 рублей, считая от 300 до 500 на хозяйство. Таким образом, расходы определяются 7-8 тысячами, каковую сумму нельзя считать сколько-нибудь значительной, если ее затрата повлечет за собой образование ряда оседлых пунктов в пустынной местности, которая, однако, имеет все шансы на лучшее будущее. Что же касается повышенной платы за содержание гоньбы, земской квартиры и проч. по сравнению с другими пунктами, то ведь она во всяком случае и при всяких условиях будет более высокой, так как лишь при более дорогой плате могут найтись охотники забираться на Чую, а потому и торгами все равно будет установлена плата сравнительно высокая. Переходя к общим льготам, о которых говорилось выше, тоже нужно признать, что во всех 7-8 поселках будет, в сущности, водворено так мало народу, пользующегося льготами – семей 25 не больше, ясно, предоставление льгот этим семьям не будет не только обременительно, но даже и просто ощутимо для остального населения.

Таковы главнейшие условия проложения колесной дороги по Чуе.

IV. Характеристика калмыцких стойбищ южного Алтая

Значение Чуйского тракта не было бы обрисовано сколько-нибудь полно, если бы здесь обойти молчанием калмыцкие стойбища, т. е. тот обширный край, которым проходит Чуйский тракт, отличающийся многими своеобразными чертами.

К калмыцким стойбищам принято относить всю горную часть Бийского округа, северная граница которой проходит приблизительно на широте селений Алтайского и Улалы, а восточнее – по течению р. Лебедь. Из главных рек, его орошающих, надо назвать Катунь с ее многочисленными притоками, из которых наиболее значительные: р. Чуя, Кок-Су и Урусул, Чарыш, Ануй, Песчаная, все в своем верхнем течении, Бия, в верхнем же течении с несколькими крупными притоками, вытекающая из Телецкого озера, наконец, р. Чулышман с притоком Башкаус, несущая свои воды в то же Телецкое озеро с юга. Все эти реки имеют множество второстепенных и третьестепенных притоков, из которых каждый, в свою очередь, питается большим или меньшим количеством еще менее значительных источников. Благодаря этому весь край обиль-



но орошен во всех своих частях. При всем том ни одна из перечисленных рек не может быть отнесена к судоходным, и только немногие из них – Катунь, Бия – относятся к числу рек сплавных.

В административном отношении, вся эта местность разделяется на семь алтайских дючин (родовых волостей), расположенных отчасти по правому, но главным образом по левому берегу и в западной части стойбищ; четыре черневых волости, занимающих северо-восточный угол стойбищ – верхнее течение р. Бии и ее многочисленные притоки¹ и две волости в юго-восточной части края по рр. Чулышману, Башкаусу и Чуе, с их притоками. Население этих дючин и волостей принадлежит к числу кочевых инородцев, хотя известная часть его, как это будет показано ниже, ведет оседлый образ жизни. Независимо от этого, в пределах стойбищ расположена оседлая инородная управа – Уймонская, жители которой коренные русские люди, бежавшие по религиозным причинам на р. Аргут (правый приток Катунь), но затем выведенные оттуда и водворенные на так называемой Уймонской степи², под именем оседлых инородцев. В пределах стойбищ находится четырнадцать переселенческих поселков, жители которых отчасти живут совершенно обособленно от местных инородцев, отчасти же совместно с ними. В верховьях р. Чуи, на так называемой Чуйской степи, кочует известное количество киргизов, принадлежащих или к Семипалатинской области, или к Китаю. Наконец, по Чуйскому тракту, в его средней части – между с. Алтайским и Онгудаем, есть несколько русских селений, принадлежащих в административном отношении крестьянским волостям – Алтайской, Смоленской, лежащим вне стойбищ. В дальнейшем изложении, где речь идет о численности рассматриваемого района, эти селения³ в счет не приняты, как подворному исследованию 1897 года не подлежавшие.

Все население стойбищ, кроме жителей только что упомянутых деревень и заимочников-арендаторов северо-восточной части района, по регистрации 1897 года состоит из 39 412 душ, распределяющихся по 7 428 домохозяйствам, в том числе мужчин – 19 849 и женщин – 19 563.

По отдельным группам, из которых слагается население Горного Алтая, эти цифры распределяются следующим образом: кочевых

¹ Кроме того, севернее намеченной выше линии, но в пределах Бийского же округа находится три волости кумандинцев (кочевников).

² Так называется широкая долина той части верхнего течения р. Катунь, где она имеет восточное направление.

³ Комар, Черга, Шебалина.



инородцев (калмык) 28 939 душ: 14 566 мужчин и 14 373 женщины, в 5 525 хозяйствах; кочевых инородцев пришлых (киргиз) 264 хоз[яйства] из 1 123 душ: 560 муж. и 563 жен.; что вместе дает кочевников 5 789 хоз[яйств] с 30 062 душами, из которых мужских 15 126 и женских 14 936. Оседлое инородческое население¹ состоит из 427 хоз[яйств] и 2 680 душ, в числе которых мужчин 1 312 и женщин 1 368. Не инородческого сельского населения – крестьян, мещан, отставных солдат и проч. – в районе 1 212 хоз[яйств] с 6 670 душами: муж. 3 411 и жен. 3 259. Выражая те же данные в процентах, узнаем, что кочевое² население составляет 76,3% (в том числе на долю калмык приходится 73,4% и киргиз – 2,9%); оседлое инородческое население – 6,8% и не инородческое сельское население – 16,9%.

Кочевое население Горного Алтая ведет как кочевой образ жизни, т. е. перемещая в течение года местожительства в определенных границах, устанавливаемых требованием скотоводства, и оседлый, т. е. такой, при котором хозяйство остается на одном месте, независимо от времени года. В первом случае кочевые инородцы живут в селениях, так называемых, миссионерских, переселенческих поселках или в деревнях оседлых инородцев, во втором – вне селений, по долинам рек и горным ущельям, по так называемым урочищам. Из 30 062 душ кочевников-калмык и киргиз живут оседло 5 811 душ, что составляет 19,3%, все же остальные составляют кочевников не только в юридическом, но и в бытовом смысле слова.

Если живущих по деревням и усвоивших себе уже оседлый образ жизни калмык и киргиз присоединим к оседлому населению и в юридическом смысле, т. е. к оседлым инородцам, крестьянам, мещанам и проч., живущим в Горном Алтае также по деревням, то собственно деревенское население стойбищ будет выражаться [в] 13 017 душ[ах], что составит 38,1% всего населения района.

Население стойбищ имеет деревень и поселков 61, из которых 14 принадлежат к числу переселенческих, остальные же или старожильские селения, как принадлежащие Уймонской народной управе, или, так называемые, миссионерские, т. е. селения, образованные кочевниками-инородцами, перешедшими под влиянием миссионеров, к оседлому образу жизни.

¹ «Русские инородцы», о которых говорилось выше, и инородцы, выселившиеся на Алтай из различных оседлых инородческих управ, расположенных в др. частях Бийского и Кузнецкого округов.

² Кочевое и оседлое население здесь понимается в юридическом смысле.



Экономическое положение населения стойбищ, взятое в его главнейших чертах, представляет следующее.

Кочевое и оседлое население располагает такими жилищами: деревянных домов, т. е. строений, из которых каждое имеет более одной комнаты, в стойбищах 1 112, изб-жилищ в одну комнату – 2 075 и, наконец, различного типа юрт, от первобытного из древесной коры шалаша до киргизской кошемной юрты – 8 996. Из этого числа приходится на долю деревень и сел: домов 1 038, или 93,3%, изб 1 776 – 85,6% и юрт 1 047 – 11,6%.

Не все население, однако, обеспечено собственными жилищами: 466 хоз[яйств], или 6,3%, их лишено и пользуется чужим жилищем на тех или других условиях.

Земледельческим промыслом занято 3 797 хозяйств, что составит 51,1%. Общая площадь посева выражается в 7 257,9 десятины, что дает в среднем вообще на наличное хозяйство 1 десятину посева и на хозяйство, имеющее посев, 1,9 десятины.

По отдельным группам, на которые распадается население стойбищ, эти цифры изменяются следующим образом.

Посевная площадь у кочевников, т. е. калмык и киргиз, достигает 3 025,7 десятины, или 41,7% всей посевной площади. Из этого количества на живущих в селениях приходится 1 122,6 десятины, или 37,1% засеваемой кочевниками земли. Земледелием занимается 2 767 хозяйств – 47,5%, при средней площади посева в 1,1 десятины на имеющее посев хозяйство и 0,6 десятины на среднее наличное хозяйство. Принимая во внимание, как, собственно, недавно калмыки начали обращаться к земледелию и оседлости, нужно сказать, что достигнутые ими результаты нельзя не признать весьма существенными.

Посевная площадь у оседлых инородцев 427 хозяйств равняется 1 629,3 десятины, что дает в среднем на наличное хозяйство 3,8 десятины посева. Принимая же во внимание, что земледельческим промыслом занимается 344 хозяйства, 79,6% узнаем, что средний посев на наличное, занимающееся земледельческим промыслом хозяйство, достигает немного менее 5 десятин (4,7).

Обращаясь, наконец, к последней группе, т. е. к той части населения, которая здесь является сравнительно новым элементом – крестьянам, мещанам и проч., то наблюдается следующее. Всего ими засеивается 2 575,9 десятины, при 1 212 наличных хозяйств, из которых земледельческим промыслом занято 706 или 58,3%. Средняя на хозяйство пло-



щадь посева, следовательно, для всего наличного этой группы населения достигает 2,1 десятины, для имеющих же посев – 3,6 десятины.

Скотоводство выражается такими цифрами: мелкого рогатого скота – овец и коз в 1897 году было 220 931 штука, крупного рогатого скота – 91 357 голов и лошадей – 131 088 голов. Приводя мелкий скот к единице крупного, т. е. шесть штук мелкого за одну штуку крупного скота, узнаем, что всего скота, в переводе на крупный, в стойбищах 225 тысяч голов. Кроме того, немногие хозяева держат верблюдов 832 штуки и 602 марала (из них 116 молодых). Таковы общие цифры скотоводства. Оставляя в стороне верблюдов и маралов, которых держат сравнительно немногие семьи, узнаем, что в среднем на наличное хозяйство приходится скота 30,3 головы, считая весь скот за крупный. Хозяйств, не имеющих никакого скота, 199 или 2,7% , не имеющих только лошадей – 681, 9,2%.

Скотоводство отдельных групп населения обрисовывается такими чертами.

Кочевники-калмыки и киргизы содержат всякого скота, в переводе на крупный, 188 485 голов, что дает в среднем на наличное хозяйство 32,5 головы. Лошадей ими содержится 111 552 головы, 19,3 на хозяйство, крупного рогатого скота – 70 887 голов, или 9,2 на хозяйство, и мелкого скота – 203 892 головы, 35,2 на хозяйство. Бесскотных хозяйств – 149, или 2,6%; только безлошадных – 600 хоз[яйств] или 10,4%. Почти все верблюды, содержимые населением стойбищ, приходятся на долю кочевников – 811 из 832, маралов же ими содержится всего лишь 67 штук.

Роль скотоводства у кочевников, живущих в селениях и ведущих оседлый образ жизни и кочующих по урочищам, далеко не одна и та же, что видно из таких цифр. У живущих в селениях калмыков, в среднем на наличное хозяйство приходится лошадей 8,6, крупного скота – 5,9 и мелкого – 4,7 голов, между тем у живущих по урочищам: лошадей – 22,3, крупного рогатого скота – 10,3 и мелкого – 41,5 головы на хозяйство. У киргиз в некоторых отношениях эта разница еще резче: мелкого скота в селениях держат по 2,4 головы, между тем как кочующие по Чуйской степи – 129,2 головы на среднее наличное хозяйство. Что касается процента бесскотных хозяйств, то разница в том и другом случае весьма невелика.

Оседлые инородцы стойбищ содержат скота: мелкого 7 914 голов, крупного рогатого – 8 627 голов и лошадей – 9 902, или всего скота, в переводе на крупный – 16 830 голов. В среднем на хозяйство это дает:



мелкого скота – 18,5, крупного – 15,3 и лошадей – 22,2 головы, а всякого скота, в переводе на крупный – 39,4 головы на наличное хозяйство. Не имеющих никакого скота всего лишь 2 хоз[яйства] – 0,5% и не имеющих лошадей – 11 хоз[яйств], 2,6%. Верблюдов эта группа населения не держит совсем, маралов же имеет 27,4, из числа которых 47 молодых.

Значительно слабее скотоводство крестьян, мещан и прочих наименований русского населения. Мелкого скота ими содержится 9 125 голов – 16,2 гол[овы] на хозяйство, крупного рогатого – 11 843 головы – 7,5 гол[овы] на хозяйство и лошадей – 9 634 шт[уки] или 7,9 гол[овы] на хозяйство. Зато безлошадные хозяйства среди этой группы составляют 5,8% – 70 хоз[яйств], вообще же бесскотные – 4%, 48 хозяйств. Верблюдов эта группа населения держит всего 21 штуку, маралов же – 261, из них 51 гол[ова] молодых телят.

666 хозяйств, что составит 9%, занимаются пчеловодством и имеют 16 069 ульев с пчелами, что дает на хозяйство, занимающееся этим промыслом, 24,1 улья. Наибольший процент пчеловодов – у оседлых инородцев, среди которых имеющих пасеки 46,1%, затем у русских крестьян и мещан, пчеловоды между которыми составляют 22,7%. Проникает пчеловодство и в среду инородцев-кочевников, из которых оказалось в 1897 году пчеловодов – 194 или 3,3% хозяйств этой группы.

Помимо перечисленных промыслов, население Горного Алтая занимается также и другими промыслами – звероловством, сбором кедровых орехов и проч. Всего таких семей было зарегистрировано 6 176 или 83,1%. Наибольшее относительно количество промысловых семей дают кочевники – 84,7%, затем русские крестьяне и мещане – 78,3%, наименьшее же – оседлые инородцы, среди которых промысловые хозяйства составляют 75,2%.

Из всего сказанного видно, что средняя семья рассматриваемого района имеет: 1 десятину посева, 17,6 лошадей, 9,2 головы крупного рогатого скота и 29,7 голов мелкого. Из 100 наличных хозяйств 9 занимается пчеловодством, имея в среднем 24,1 улья пчел; 83 хозяйства занимаются звериным, ореховым и другими промыслами. Самой богатой группой является оседлые инородцы, будем ли мы рассматривать их земледелие, скотоводство или пчеловодство. Самой бедной по отношению скота – группа русских крестьян и мещан, по отношению земледелия и пчеловодства – кочевники-калмыки и киргизы. Но зато у этих последних сильнее, чем среди кого-либо, развиты промыслы – звериный и ореховый.



Чтобы закончить с характеристикой населения и его благосостояния в рассматриваемой части Горного Алтая, нужно сказать, что 6 946 душ мужского пола несет казенные повинности, в том числе 5 603 приходится на кочевников, 835 – на крестьян и мещан и 508 – на оседлых инородцев. Для исполнения натуральных повинностей ими было затрачено в течение 1896 года поденщин: на исправление дорог – 16 254 и тушение лесных пожаров – 3 488, всего же – 19 742, что делает в среднем по 2,2 поденщины на каждого взрослого работника 18-60 лет в год, или около одной поденщины на каждую мужскую наличную душу.

В пределах стойбищ имеется 46 церквей и 33 школы. Последние все содержатся на средства миссии и принадлежат по своему типу к школам грамоты. Грамотность, насколько она выяснилась при переписи, развита чрезвычайно слабо: на 31 021 человек в возрасте свыше 7 лет грамотных всего 1 311, что составит 4,2%; мужчин грамотных – 1 005 из 15 687 (свыше 7 лет), что дает 6,5%, женщин же – 306 на 15 494, или 2%.

Как уже упоминалось, все население стойбищ лишено почтового, а тем более телеграфного сообщения. Точно так же оно лишено медицинской помощи: ближайший врач живет в с. Алтайском и, если посещает стойбища, то не для подания помощи населению, а для судебно-медицинских вскрытий и осмотров. На всем же пространстве стойбищ не только нет врача, но нет также ни фельдшера, ни акушерки, почему население совершенно лишено медицинской помощи.

Административная власть сосредоточена в руках алтайского отдельного заседателя и его помощника, из которых первый живет в Онгудае и заведует всем районом по левому берегу Катуня и по правому берегу от р. Чуи до Телецкого озера, второй же – правым берегом Катуня до Телецкого озера. Оба они подчинены непосредственно бийскому окружному исправнику. Никаких других представителей административной или судебной власти в стойбищах нет: ближайший мировой судья живет в с. Алтайском и его ведению подчинено лишь русское население, инородцы же кочевники подчинены собственному обычному суду.

V. Второстепенные колесные и вьючные пути в Горном Алтае

Роль Чуйского торгового пути в развитии той части Горного Алтая, которая составляет калмыцкие стойбища, не может подлежать сомнению, и чем оживленнее будут торговые сношения по Чуе, тем более она приобретет значения. Торговый путь по Чуе послужит могучим



толчком к развитию всего края, толчком, под воздействием которого в каких-нибудь два-три десятилетия он изменит свою физиономию до неузнаваемости, как теперь изменил ее по сравнению с тем, что представлял сорок – пятьдесят лет назад.

С этой точки зрения чрезвычайно важно проследить за направлением второстепенных в крае путей, ведущих на Чую, так как в направлении этих именно путей, прежде всего и должны происходить изменения, какие вызовет развитие торговых сношений по Чуе.

Главнейший после Чуйского – так называемый, Уймонский тракт, о котором уже упоминалось выше. Он идет от с. Алтайского западной частью стойбищ до реч[ки] Кок-Су (левый приток Катуня) и затем поворачивает по течению Кок-Су и Катуня, на восток, до заимки Ошлыкова, откуда до устья р. Чуи считается около 40 верст. От с. Алтайского до заимки Ошлыкова насчитывают, приблизительно, до 290 верст весьма удовлетворительного колесного пути, который пролегает лучшими в земледельческом отношении местностями Горного Алтая. На протяжении этого тракта находятся следующие селения, из которых некоторые очень значительны: Куеган, Баранча, Тоурак, Черный Ануй, Усть-Кан, Абай, Юстик, Усть-Кокса, Горбунова, Нижн[ий] Уймон, Катанда, а в несколько верст в стороне – Белый Ануй, Верх[ний] Уймон и несколько заимок-деревень, дворов до 25-30, выделенных дд. Усть-Коксой и Верхн[им] Уймоном. От Абая до Катанды и от с. Алтайского до Черн[ого] Ануя тракт идет лучшими хлебопахотными местами. Дорога содержится очень хорошо, несмотря на то, что иногда пролегает через горные перевалы – Куеганский и по карнизам скал – Синий Яр. Только в очень немногих местах требуются исправления, но весьма незначительные, вроде того, что исправить уже существующий мост, поправить гат и проч. Тракт этот проведен силами местного населения, без всякой сторонней помощи и поддержки. Некоторые пункты этого тракта – Черный Ануй, Усть-Кан, Юстик (Тюгурюк), где теперь существуют более или менее хорошие селения, были предназначены в семидесятых годах под переселенческие поселки. Другие, получившие то же название, Етогол, Салкыдок (Келей), Карлык до сих пор остались не заселенными, что объясняется сравнительной высотой избранных пунктов и непригодностью их для земледельческого промысла. В Салкыдоке и Карлыке в настоящее время находятся лишь избы-станции, где производится перепряжка лошадей; а в Етоголе, находящемся у Куеганского перевала, нет и этого.



Чтобы сделать Уймонский тракт колесным до самого его соединения с Чуйским, необходимо произвести разработку нескольких скалистых косогоров на протяжении приблизительно десятка верст. Г[осподин] Брецинский говорит, что эти работы принадлежат к «весьма трудным», именно на бомах Шибо, Казалакту, Юктеперат и на Чуйском приторе. Если действительно для прокладки колесного пути потребовались бы, может быть, силы и затраты, несоответствующие в настоящее время значению самого тракта, то все-таки было бы необходимо разработать эти бомы настолько, чтобы вьючный путь по ним был вполне безопасен, что в настоящее время сказать о них далеко нельзя, особенно, о бомах против устья Архыта, на так называемых Юктерерах. Разработка этого пути необходима потому, что он является ближайшим к земледельческому району – Уймонской степи, население которой, несомненно, будет хлебом снабжать все почти будущее население Чуйского тракта с Кош-Агачем, который при развитии торговли с Китаем станет более или менее значительным торговым пунктом, нуждающимся для своего существования в очень многом и, между прочим, в возможно дешевом хлебе.

В других своих частях этот тракт требует образования нескольких населенных пунктов – в Карлыке, Салкыдоке и проч. Чтобы вызвать их к жизни, здесь можно было бы сделать опыт приложения тех мер к образованию постоянных станций, о которых говорилось выше по отношению Чуйской долины. Впрочем, кроме Етогола, зачатки будущих селений в этих пунктах могут быть наблюдаемы и теперь: в Келе кроме ямщика имеется дом родового управления, а это же поведет к тому, что здесь при первой возможности начнет оседать население, в Карлыке живет уже несколько лет инородец Саросинской (оседлой) управы, не только содержащий станцию, но и устроивший себе кожевенный завод. Есть основания думать, что заимка в Красном Яру¹ также постепенно разовьется в небольшую деревню.

Уймонский тракт пересекается дорогой, устроенной также силами только местного населения, от ур[очища] Теньги, на Чуйском тракте, через Ябоган, на Усть-Кан, оттуда долиной р. Чарыша выходит к Усть-Чарышской Пристани и на Змеиногорск. От Теньги до Усть-Кана 80 верст хорошей колесной дороги, а оттуда – 20 верст до поселка Тюдралинского, последнего на западе в пределах стойбищ. Исправлений на этом пути требуется очень немного, и все они сводятся к очистке в двух-трех местах

¹ Между Усть-Коксой и Абаем.



дороги от камней, несколько затрудняющих движений экипажа. Ябоган – урочище, находящееся в 50 верстах от Теньги и 30 от Усть-Кана. В [18]70 годах оно было предназначено, как Усть-Кан, Тюдрала и Теньга, к заселению переселенцами, что, однако, до сих пор не осуществилось, хотя внешние условия, по-видимому, и подходящи для образования здесь поселка, как и в Теньге. Но это имело бы тяжелые последствия для коренного инородческого населения стойбищ, так как и Теньга, и Ябоган являются известными центрами калмыцких кочевков. Отнятие от калмыков этих урочищ отозвалось бы весьма чувствительно на их экономическом положении. Поэтому вряд ли может быть желательно образование здесь переселенческих поселков. Было бы, может быть, гораздо рациональнее, ограничившись сохранением здесь русских станций, принять меры, которые способствовали бы образованию здесь оседлых инородческих пунктов, какие возникли и возникают во многих местах на Алтае, где переход калмыка к оседлости происходит постоянно. В Теньге уже и сейчас наблюдается известное стремление к образованию инородческого поселения: калмык Аргамай Кульджинов на свой счет построил хорошее здание для школы, содержание которой вместе с интернатом изъявил желание принять на себя в течение трех лет. Тот же инородец недалеко от школы поставил амбар для товаров, а в следующем году думает строить себе тут же деревянный двухэтажный дом. Примеру Кульджинова, несомненно, последуют и другие инородцы, и в недалеком будущем в Теньге будет инородческое население. Раз это так, то новая попытка устроить в Теньге переселенческий поселок¹ вряд ли может быть желательна.

В настоящее время дорога с Теньги на Тюдралу и Чарышскую станцию имеет известное торговое значение, так как в Чарышской станции бывает ярмарка, на которую инородцы западной части стойбищ сбывают продукты своих промысловых занятий. С развитием торговых сношений с Китаем по Чуе, часть товаров, несомненно, пойдет этим путем на Усть-Чарышскую Пристань, на р. Оби, и на г. Змеиногорск. С положением же железной дороги на г. Верный, значение этого пути еще более возрастет. Частью этого пути – У[сть]-Кан-Тюдрала – идут также товары и с Уймонской степи.

Другая дорога, могущая соединить западную часть Горного Алтая с иртышскими пристанями, идет от д. Абай, на Уймонском тракте, на

¹Несколько семей переселенцев здесь уже пробовало осесть, но несогласия и столкновения с инородцами заставили их бросить построенные дома и переехать в другие пункты Алтая.



д. Поперечную, Риддерской волости, откуда непрерывный колесный путь до г. Усть-Каменогорска и Семипалатинска. В настоящее время между Абаем и д. Поперечной существует только верховое сообщение, и г[осподин] Брещинский говорит, что и путь этот без особенных затрат может быть приспособлен для движения экипажей. В настоящее время уже, приблизительно, на протяжении 85 верст возможно колесное сообщение, так что исправление потребует еще около 22 верст между седлом Караат и уроч[ищем] Тебе-Гуддук. Работы сведутся на устройство гатей, разработке некоторых косогоров и расчистке просеки. Все это хотя «требует больших усилий, но, несомненно, может быть произведено без особых технических приспособлений», – говорит г[осподин] Брещинский¹.

От д. Поперечной до г. Усть-Каменогорска, на р. Иртыше – около 150 верст. От Риддерска дорога все время идет населенной местностью, раздваиваясь в д. Черемшанке: одна ее ветвь идет на с. Тарханское и Усть-Каменогорск, другая – на с. Секисовское, откуда снова раздваивается – на гг. Усть-Каменогорск и Змеиногорск. Устройство этого пути приблизило бы Чуйский тракт к одной из второстепенных пристаней на Иртыше, что для развития торговых сношений на Чуе может иметь известное значение.

Чтобы покончить с колесными путями западной части стойбищ, необходимо упомянуть еще об одной дороге, именно по долине р. Песчаной, от миссионерского селения Барагаш на д. Топольную, Солонешную и др., лежащие в степной, густо населенной части Бийского округа. Путь здесь колесный, но в настоящее время он особенного значения не имеет, так как служит для сообщений лишь ближайших селений. Между тем без особенных затруднений он может быть проложен до ст. Песчаной, на Чуйском тракте, потому что и в настоящее время здесь можно ездить на колесах без всяких неудобств. Потребуется лишь в некоторых местах сделать небольшие гати, да через речки и ключи перекинуть мосты. Путь этот тем может быть удобнее Чуйского, т. е. лежащего между ст. Песчаной и с. Алтайским, через Семинский поселок, что здесь нет таких перевалов, как там. Приспособления для постоянного движения экипажей этого пути потребовало бы устройства станции между с. Барагашем и ст. Песчаной, так как для одного перегона расстояние между этими пунктами слишком велико – около 75 верст. Ниже Барагаша, по р. Песчаной, лежат селения Ильинское, Мариинское и Тоурак, последний – на Уймонском тракте.

¹ «Исслед[ование] путей в Алтайском крае», стр. 8-9.



Восточная часть стойбищ, т. е. лежащая по правому берегу р. Катуня, гораздо беднее путями сообщения, чем западная, что нужно объяснить большей гористостью этой местности и меньшей доступностью. Последнему много способствует так же то обстоятельство, что в северной своей доле рассматриваемая местность почти сплошь покрыта лесами. Удобный для передвижения в экипажах здесь пока существует лишь один путь – от с. Улалинского до с. Чемальского, приблизительно на 70 верст. Дорога здесь проложена в 1868 году в ожидании великого князя Владимира Александровича. На протяжении этого пути встречается ряд инородческих селений: Билюля, Александровка, Бешпельтыр, Узнезя, Эликмонар, Чемал; между Улалой и Билюлей находится Улалинский женский монастырь. У Чемала колесная дорога оканчивается, дальнейших изысканий никем не производилось, и сказать с уверенностью, может ли быть проложена дорога долиной Катуня до перевоза в Кер-Кечу или нет – довольно трудно. Несомненно, без особенно значительных затрат дорога может быть проложена до устья реч[ки] Эдигана, правого притока Катуня, при условии разработки в двух-трех местах бомов, и если бы оказалось, что проложение дороги здесь возможно (вероятно, частью пришлось бы вести и по левому берегу р. Катуня), то этот путь на Чую был бы самым кратким.

От с. Улалинского на 20 верст идет колесный путь на селение Карасукское, лежащее по дороге к Телецкому озеру. Часть этого пути – та же дорога, что и в Чемале, но верстах в 12 от Улалы она сворачивает на восток. Дорога эта, хотя и считается колесной, тем не менее, в таком неудовлетворительном состоянии, что на ней изредка кто проедет в колесном экипаже, обычно же сообщение верховое. От Карасука путь идет на Паспаул, Никольское, Ыныргу, Кебезень и Телецкое озеро, находящееся в 18 верстах от последнего селения, которое расположено на правом берегу р. Бии. Все перечисленные селения принадлежат к числу заселенных инородцами, перешедшими к оседлому образу жизни. От Улалы до Телецкого озера считается около 150 верст. Вся эта местность покрыта, так называемой, чернью, т. е. смешанным лесом, главными представителями которого служат ель, кедр, осин[а] и береза. Благодаря густоте леса и свойствам почвы, дорога здесь почти никогда не просыхает, представляя собой какую-то сплошную топь, которой даже и сильная лошадь местами с трудом пробирается. Местами из леса дорога выходит на низменные луга, часто также топкие. Вообще на всем протяжении от Карасука до Телецкого озера в настоящее время путь



не только исключительно вьючный, но и весьма тяжелый, по крайней мере, местами. Проложение колесной дороги здесь, конечно, возможно, но сооружение ее потребовало бы устройства почти сплошной гати, вырубки леса и, местами, срытия косогоров. Между Улалой и Кебезнем производится известное торговое движение в осенние и зимние месяцы, так как чернь, которой пролегает дорога, служит одним из главнейших пунктов промысловой деятельности населения значительной части стойбищ. Здесь проезжают скупщики ореха, прогоняют скот, провозят товары вглубь черни, где во время сбора ореха производится очень оживленная торговля, открывается в черни нечто вроде ярмарки, правда, весьма своеобразной.

Ничего подобного дальнейший путь от Телецкого озера, вернее от с. Кебезень до Кош-Агача или Курья, куда выходит дорога на Чую, уже не наблюдается: там торгового движения в настоящее время почти нет никакого, как не было ранее.

От Телецкого озера до Кош-Агача считают около 250 верст¹ и на всем этом пространстве встречается лишь в двух местах нечто, напоминающее селения: это миссионерские станы Усть-Башкауc, при впадении р. Башкауc в Чулышман, и Улаган; первый в 20, второй – в 70 верстах от устья Чулышмана. Каждый из этих «станов» состоит из церкви, дома священника и двух-трех деревянных изб, разбросанных на большое расстояние друг от друга, да несколько инородческих шалашей – аилов, вот и все. В Усть-Башкауcе, кроме того, есть еще дом, в котором помещается миссионерская школа.

В стороне от дороги находится небольшая инородческая деревенька с молитвенным домом, на восточном берегу Телецкого озера, да Чулышманский мужской монастырь, расположенный на противоположном от дороги берегу Чулышмана. На всем остальном пути, кроме одиночных инородческих аилов, не встречается уже ничего, что хоть отдаленно напоминало бы об оседлости.

Путь идет сначала Телецким озером, имеющим скалистые берега, так что иной дороги, кроме как по воде на лодке, здесь нет. Длина переезда около 60 верст. Озеро зимою замерзает очень ненадолго, притом имеет нетолстый лед. Так что езда по льду невозможна, только инородцы-зверопромышленники на лыжах совершают переходы с одного берега на

¹Земленцин. «Описание пути через Телецкое озеро к лавкам русских купцов на Кош-Агач, в долине р. Чу». Рукопись, хранящаяся в библиотеке Общес[тва] любителей исследования Алтая.



другой. В зимние и осенние месяцы на озере почти весьма часто бывают бури, когда озеро становится грозным и неприступным. Поэтому зимою даже и тогда, когда оно еще не покрылось льдом, сообщение Телецким озером сопряжено с большими затруднениями и опасностями.

От Телецкого озера до долины Чуи верховая тропа идет то долиной Чульшмана, то Улагана и Башкауса, переваливает через несколько довольно высоких и не всегда удобных для колесного пути хребтов; местами вьется по карнизам скал или пересекает топи, или каменные россыпи. При всем том нельзя сказать, чтобы проложение колесного пути здесь было бы невозможно: в большей своей части дорога в настоящем своем виде могла бы служить для езды по ней в экипажах, в отдельных же местах, на бомах и перевалах, требуются серьезные работы, для выполнения которых нужны, вероятно, немалые средства и рабочие силы. Во всяком случае, в этом направлении до сих пор никаких серьезных изысканий, насколько известно, не производилось, а без изысканий не только нельзя с уверенностью сказать, что будет стоить проложение такой дороги, но даже и то, где она должна пролегать. Пока же можно сказать лишь одно: если от Телецкого озера к Кош-Агачу и будет проложена колесная дорога, то это будет делом более или менее далекого будущего.

Некоторые из торговцев ведут сношения с инородцами, кочующими в пределах сев[ерной] Монголии, по р. Кемчику, для чего ездят с товарами через Телецкое озеро. Торговля эта весьма незначительна, хотя она уже вызвала учреждение в Усть-Башкаусе таможенного поста. Дорога на Кемчик, по словам торговцев, очень тяжела и неудобна, так что рассчитывать на сколько-нибудь значительное развитие здесь торговых сношений, вряд ли возможно, по крайней мере, в ближайшем будущем.

К Кош-Агачу ведет и еще один, также вьючный путь, именно из Котон-Карагая. Дорога эта представляет собой горную тропу, проложенную самыми глухими на Алтае местами, пересекающую трудные перевалы¹, каменные болота и проч., вообще не отличающуюся какими-нибудь удобствами. В долине Бухтармы тропа раздваивается, причем одна ее ветвь идет на казачий пикет Урыльский и Котон-Карагай, а другая, через крестьянскую деревню Берель – на тот же Катон-Карагай. Первый путь имеет 277 верст, второй же – около 327 верст². Несмотря

¹ Высота перевала Улан-Даба – 9 280 фут., Укэка – 7 822 фут. Брецинский. «Описание путей», стр. 26.

² Брецинский. «Описание путей».



на разницу в длине и тяжелые перевалы на Урыл, местные жители предпочитают ездить на Берель, так как, по словам г[осподина] Брецинского, эта дорога более безопасна от грабежей, довольно частых в этой глухой местности Алтая.

На приспособление Бухтарминской дороги для колесных экипажей, когда-то Министерством финансов было отпущено 25 тыс. рублей; под руководством усть-каменогорского уездного начальника производились даже в течение нескольких лет работы, тем не менее, ничего из этого не вышло¹. Значение этой дороги для торгового движения по Чуе, и вообще для торговых сношений с северо-западной Монголией вряд ли может быть особенно важно.

VI. Заключение

Чуйский торговый путь, судя по имеющимся данным, имеет много шансов на развитие его значения в будущем. Поэтому необходимо принять меры, которые всего скорее могли бы привести к устройству тракта, к приспособлению его для беспрепятственного колесного движения.

Проложение колесной дороги по Чуе должно сопровождаться рядом мер, которые не только обеспечивали бы возможность развития торгового движения по тракту, но и послужили бы вместе с тем к развитию экономической деятельности самого края, которым пролегает путь. Эти меры суть следующие.

По Чуйскому тракту должны быть образованы станции и постоянные дворы так, чтобы в ближайшем будущем, в силу естественного разрастания, они превратились бы в постоянные оседлые пункты: деревенька, которая впоследствии могла бы развиваться, насколько это позволят общие условия существования тракта.

Желательно также исправление, и приведение в удобный для колесной езды вид второстепенных путей Горного Алтая, с образованием, где потребуется, станций на тех же условиях, как и на Чуе. Где проложение колесной дороги было бы в настоящее время еще слишком дорого, что не оправдалось бы товарным движением по Чуе, там необходимо привести в надлежащий вид вьючные пути, чтобы передвижение по ним грузов не было бы сопряжено с затруднениями и опасностями, какими оно сопровождается иногда теперь.

¹ Брецинский. «Описание путей», стр. 29-30.



Устройство Чуйского тракта должно сопровождаться организацией правильного почтового сообщения между с. Алтайским и Кош-Агачем, чего в настоящее время край лишен.

Развитие торгового движения должно быть обеспечено близостью суда и некоторых других учреждений, которых присутствие необходимо всюду, где производятся сколько-нибудь широко поставленные торговые операции.

Выполнение последнего условия возможно лишь в том случае, если, как проектировал в свое время еще генерал-губернатор Западной Сибири, генерал-адъютант Казнаков, с. Онгудай будет преобразовано в город, которому будут подчинены, как особый округ, калмыцкие стойбища. Это повлечет за собой упрочение известной законности в стойбищах, которым в настоящее время ее так не хватает.

Учреждение города в с. Онгудайском и образование особого Онгудайского округа, даст краю, хотя в скромных размерах, медицину, светскую школу и проч., чего в настоящее время этот богатый край лишен совершенно.

Совокупность всех этих мер не может не отразиться благотворным образом на культурном развитии Горного Алтая, не может не послужить могучим толчком к пробуждению духовных сил его населения, в данный момент находящегося на весьма низкой ступени развития.

Швецов С.П. Чуйский торговый путь в Монголию и его значение для Горного Алтая / Статистический отдел при Главном управлении Алтайского округа. Барнаул: типо-литография при Главном управлении Алтайского округа, 1898. 76 с.