

ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА: ОБЗОР ОСНОВНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Предпринята попытка дать обзор основной литературы по истории строительства и эксплуатации Чуйского тракта. Основные вопросы, которые нашли отражение в историографии: первые упоминания о Чуйском тракте; роль купечества в развитии данного торгового пути; изыскательские работы на рубеже XIX–XX вв.; В.Я. Шишков – «отец» современного Чуйского тракта; «дорога на костях» – строительство дороги государственного значения по новому направлению усилиями Сиблага в 1930-е гг.

Ключевые слова: Чуйский тракт; чуйцы; дорожное строительство; бомы; Сиблаг.

Чуйский тракт – одна из важнейших дорог России, протянулся от Ташанты на границе с Монголией до Новосибирска – столицы Сибирского федерального округа. Эта дорога имеет долгую, как она сама, историю. Г.Н. Потанин, Н.М. Ядринцев, И.И. Биль, В.Я. Шишков, Н.К. Рерих, В.М. Шукшин и многие другие писатели, историки и публицисты внесли свой вклад в историю данной дороги. Изучением Чуйского тракта занимался целый ряд историков как в дореволюционном и советском, так и в современном периодах. Однако нельзя назвать данную тему тщательно исследованной, так как в литературе нашел отражение лишь ограниченный круг вопросов, связанный с историей строительства и состоянием тракта в период до 1940-х гг.

Одной из первых работ, посвященных Чуйскому тракту, можно назвать доклад штабс-капитана А. Принтца, прочтенный на общем собрании Императорского Русского географического общества 7 октября 1864 г. Автор обосновывает недостатки торговли с Монголией и Китаем через Кяхту и преимущества пути через Бийск. Принтц справедливо отмечает, что географическая отдаленность Кяхты, малонаселенность этого региона, отсутствие должных путей сообщения вызывали необходимость развивать более западные и более близкие к индустриальным центрам торговые дороги. Принтц, основываясь на собственной поездке, оценивал состояние дороги в начале 1860-х гг. следующим образом: «Дорога, или лучше сказать конная тропа, пролегающая по горам и долинам горных речек, в настоящее время не только не удобна, но и представляет значительные затруднения... До с. Мьюты, где находится стан алтайской духовной миссии, дорога колесная, далее же тележная езда становится затруднительной и ей предпочитается верховая» [1. С. 4]. Принтц также отмечает сложность вьючных переходов через перевалы и опасного перевоза через бурную р. Катунь.

Самые ранние работы по истории Чуйского тракта посвящались торговым отношениям с Китаем и Монголией, но, как правило, они несут и описание состояния дороги в этот период. Бийский исправник Е. Замятин приводит даже более ранние сведения о передвижениях предков купцов Хабаровых, которым приходилось отправляться на Алтай зимой, выходя пешком на лыжах до мест в Алтайской волости, а затем продвигаться верхом до урочища Чаган-Узун и далее «в вершины р. Чу» [2. С. 225]. Замятин обосновывает выгоду торговли по Чуйскому торговому пути

многократными прибылями, которые имеют купцы, и благосостоянием инородцев. Он также предложил план по улучшению торговли на р. Чуе, важное место в котором отводилось устройству дороги от Бийска до Кош-Агача, при этом отмечая, что дорога за пределами российской территории на Кобдо и Улясутай представляется еще более сложной. «Чтобы иметь понятие о современном состоянии пути на Кош-Агач, нужно видеть его в натуре; каждое же описание может показаться невероятным, так например, на чуйских бомах есть места, где вьючная и верховая лошади проходят по скале, отвесно упадающей к реке. Пробираясь по неровной каменистой тропинке, лошади прыгают с камня на камень от 1 до 3 четвертей шириною, во времена ударяясь бокон о скале, поднимающуюся вверх от тропинки. Проезжая по таким путям, самый отличный верховой ездок рискует на каждом шагу упасть с лошади и убится до смерти» [2. С. 239]. Замятин также отмечает, что крестьяне не сумеют в скором времени выполнить собственными силами исправление дороги, а потребность в исправлении дороги ощущается уже давно, особенно торговцами, сделавшими подписку на ее исправление.

В 1860–1870-е гг. целый ряд путешествий по Алтаю совершил В.В. Радлов. Они вылились в написание статьи для Императорского Русского географического общества и в издание книги на немецком языке «Aus Sibirien». В «Записках ИРГО» Радлов практически не касается состояния дороги, концентрируясь на торговых и этнических аспектах. Однако сообщает: «...купец из Бийска отправляет товары свои в телеги, а из деревни Шебалиной до Малой Улимень – на таратайках, оттуда на Чую – на вьючных лошадях и от Чуйской степи – на верблюдах» [3. С. 375]. Это небольшое, но очень информативное сообщение дает понятие об участках, на которые можно условно поделить Чуйский тракт, а также о состоянии дорожного полотна. Радлов также указывает самые затруднительные места на пути: «вершина реки Себэ [Семинский перевал], где огромные каменные болота даже опасны во время ненастья, очень крутой подъем и спуск при переправе от реки Малого Улгемена к Большому; бом или обрывистая скала на правом берегу Катунь версты четыре от переправы Куркечу [Коркечу], чрезвычайно крутой подъем и спуск у перевала от реки Салджара; скала у бома Бичин-кая выше устья реки Ини по правому берегу Катунь; восемь больших бомов на берегах реки Чуи ниже устья Айгулака» [Там же. С. 377]. Стоит заметить, что Радлов пришел

к выводу о невозможности исправления данных участков так, чтобы по ним можно было проехать на телегах (или по крайней мере окупаемости подобных исправлений). Более тщательное географическое описание Чуйского тракта с общими характеристиками местности и состояния дороги на отдельных участках содержится в дневниках путешествия Радлова [4].

Близкие по духу описания путешествий по Алтаю, в которых содержатся рассказы о состоянии Чуйского тракта, окружающей местности, населения и торговых контактов, имеют место в работах видных ученых рубежа XIX–XX вв. – Г.Н. Потанина [5], Н.М. Ядринцева [6], В.В. Сапожникова [7]. Труды последнего из перечисленных представляют для изучения истории Чуйского тракта особый интерес. Так как Сапожников дал очень подробное описание сел и дороги между ними от Бийска до Кош-Агача с указанием расценок на перевозки, недостатков тех или иных участков пути, а также альтернативных вариантов маршрутов обхода наиболее сложных участков Чуйского тракта. Не менее важным и интересным представляется общая характеристика дорог на Алтае, их достоинств и недостатков, которые, по мнению профессора Сапожникова, имели место быть.

Одно из самых ранних исследований в литературе, предметом которого является не русско-монгольская торговля, а сам Чуйский тракт, принадлежит перу Г. Ба-ова. Основываясь на свидетельствах Швецова, Ба-ов отмечает, что 235 из 490–500 верст тракта приходится на вьючный путь, оставшаяся часть – это вполне удовлетворительный земский тракт, который местами приходит в абсолютную негодность осенью и весной, когда перевалы представляются непроезжими. Автор приводит данные, что путь вьючным становится даже не после Онгудая, а после дер. Хабаровой (и продолжается вплоть до Кош-Агача), при этом перевозки по данному участку осложняются ввиду крайне малой заселенности окрестных территорий. Ба-ов заверяет в сносности пути по Чуйскому тракту, приводя в аргумент следующее: «...редкий год Чуйским трактом не проезжает одного или нескольких колесных экипажей, в которых торгующие с Китаем провозят свои семьи. Это доказывает, что Чуйский путь не так уж страшен и что его колесный путь по нему является вполне возможным» [8. С. 80]. Однако ряд перевалов, бомов и переправ заметно осложняют передвижение, категорически исключая колесный. Особое место в своей статье автор отводит дискуссии, касающейся должного устройства колесного пути на Кош-Агач, отправке в разные годы нескольких изыскательских групп, а также выработке трассировки и смет на строительство. Приведенные Ба-овым данные позволяют говорить о довольно несерьезном отношении государственных органов и многих чиновников к исправлению Чуйского тракта, так как, как правило, дальше изыскательских работ дело не сдвигалось (даже по минимальным сметам) вплоть до рубежа XIX и XX вв.

Обзор истории, касающейся Чуйского тракта, подобно Ба-ову дает и Н.Г. Чмелев в двух своих статьях в «Сибирском наблюдателе». Работы этих исследователей близки по своему содержанию, но Чмелев под-

нимает еще несколько важных вопросов. Во-первых, это устройство переправ через Катунь и Чую, а во-вторых, это отсутствие почтовой и телеграфной связи на Алтае, которые создавали дополнительные трудности купцам и путешественникам по Чуйскому тракту. Также особо ценными представляются таможенные данные, которые показывают пропускную способность и востребованность Чуйского торгового пути. Данные таможен позволяют разрешить еще один вопрос, касающийся окупаемости строительных работ на тракте. Однако, как показала практика, работы по улучшению пути в Монголию будут иметь скорее не экономический, а военно-стратегический мотив [9, 10].

Одним из «отцов» Чуйского колесного тракта в литературе часто называют инженера И.И. Биля, который был приглашен для изыскательских работ в 1900 г. Биль впоследствии опубликовал целую статью в «Алтайском сборнике», которая представляет собой не только дневник поездок и работ инженера, но и предшествующую историю тракта. В статье отмечаются работы, которые ранее проводились на тракте для исправления: «Все прежние исправления состояли в удалении сильно мешающих выступов скал, которые можно было разбить молотами, и в удалении не особенно крупных камней... В самых опасных... местах устраивались незатейливые перила...» [11. С. 67]. Биль также отмечает и другие слабые стороны тракта, например мосты на р. Чуе (которые содержал проект Вараксина). Остро перед изыскателями стоял финансовый вопрос, так как предыдущие изыскатели называли смету до 430 тыс. руб., поэтому мы можем наблюдать, за счет чего Биль заметно сократил требуемую сумму до 80 тыс. руб. В целом работа богата сообщениями о проблемах в выборе направлений пути, переправ через реки, которые должны быть максимально дешевыми, но, тем не менее, предоставлять возможность на всем протяжении пути вести тележное движение.

В советский период большая часть работ по истории Чуйского тракта вышла в 1970–1980-е гг. Единственным исключением можно назвать работу Д. Кашинцева, опубликованную в 1925 г. [12]. Однако наиболее заслуживающими внимания являются работы Д.И. Табаева, в которых приводятся некоторые не очень однозначные факты. Так, первые упоминания о Чуйском тракте, вернее тропе, он относит к XIV–XV вв. [13. С. 12]. Из классового антагонизма автор практически не замечает, что одна из ведущих ролей в развитии Чуйского тракта принадлежит купечеству. Центром внимания автора являлось строительство Чуйского тракта в 1920–1930-е гг., но и здесь не отмечается ведущий вклад в строительство правобережного варианта Чуйского тракта заключенных «Сиблага», которые были брошены на самые сложные участки пути. Взамен этого Д.И. Табаев использует лозунговую формулировку «Решено было пробивать горы, и советские люди пошли на штурм вековых неприступных скал, горных ущелий и бомов» [Там же. С. 21]. Историю Чуйского тракта с 40-х гг. XX в. Табаев практически не рассматривает, ограничиваясь приведением лишь нескольких фактов. Это наблюдается и в его более поздней работе «Чуйский тракт» [14].

Важными представляются работы бийских краеведов, которые освещали многие аспекты строительства и функционирования Чуйского тракта. Крупнейшим исследователем 1980-х гг. был сотрудник Бийского краеведческого музея В.Н. Шипилов [15]. В своих работах он впервые дает описание положения заключенных – строителей Чуйского тракта в 1930-е гг. В сочетании с художественным талантом его статьи показывают некогда запретные темы для исследователей. Широкому освещению со стороны краеведа подверглись изыскательские работы 1913–1914 гг. под руководством В.Я. Шишкова, в которых автор освещает в том числе и личную жизнь инженера [16]. В разные годы Шипилов сделал попытку осветить и иные фрагменты истории Чуйского тракта: его перевалы [17], паромные переправы [18], устройство таможи [19], подготовку шоферов и автомехаников [20] для обслуживания дороги, легендарного персонажа шофера Кольку Снегирева [21] и др. Несмотря на недостатки, связанные с публицистическим стилем данных работ, труды Шипилова – это важнейшие (часто единственные) сообщения в литературе о некоторых сюжетах истории Чуйского тракта.

В 1990–2000-е гг. краеведы также время от времени публиковали статьи по истории тракта. Объем и глубина сведений часто оставляют желать лучшего, но некоторые статьи заслуживают внимания. Наиболее частыми сюжетами становятся следующие: Чуйский тракт в 1920–1930-е гг., «Сиблаг» на строительстве дороги и судьбы заключенных, а также русско-монгольская торговля и ее значение для нашего государства. Проблемы восстановления дороги после Гражданской войны, дискуссии вокруг перехода на правобережный вариант (предложенный еще В.Я. Шишковым) освещены в работе В. Исупова [22]. В статье Исупова излагаются многие проблемы, с которыми сталкивались как местные власти, так и дорожные рабочие. Описаны остро стоящие проблемы финансирования, борьба чиновников за изменение направлений на отдельных участках трассы, а также сложности ручного труда. О судьбах отдельных людей, попавших волею судьбы на строительство «дороги на костях» в качестве заключенных, встречаются в небольших изданиях и исследованиях довольно часто. Однако наиболее показательной среди ряда других является статья протоиерея Георгия Крейдунда, в которой показана судьба иеромонаха Киприяна (Нелидова), канонизированного в лике преподобномучеников в 2002 г. Арестованный в Москве, он оказался на строительстве Чуйского тракта в районе бома Кор-Кечу. Информация о тяжелых условиях жизни заключенных в «командировке», подробные планы расположения лагеря и свидетельства современников событий делают статью чрезвычайно ценной [23].

Чуйский тракт – также одна из тем исследования видного алтайского историка профессора А.В. Старцева, специалиста в области русско-монгольской торговли. Ряд его работ, касающихся состояния дороги и торговли по ней во второй половине XIX – начале XX в., послужили базисом для многих последующих исследований. История развития Кош-Агача как торговых ворот в Монголию и Китай [24], инфраструкту-

ра русско-монгольской торговли – это темы, широко освещенные Старцевым, который, привлекая широкие архивные материалы, а также труды современников строительства, изыскателей и чиновников, дал емкий анализ происходившим на тракте событиям [25].

В 2000-е гг. одним из крупнейших исследователей истории Чуйского тракта стала заведующая отделом музея Чуйского тракта Бийского краеведческого музея Е.А. Грехова – автор ряда публикаций краеведческого характера в местных изданиях, а также книги «Чуйский тракт до монгольской границы» [26]. На ее полях отражаются основные этапы строительства, обзор истории и содержания Чуйского тракта. Несмотря на тот факт, что история строительства и эксплуатации в послевоенный период практически отсутствует в работе Греховой, данная книга, благодаря хорошему литературному языку, представляется наиболее значимой для широкой аудитории. Вместе с тем в ней представлен анализ фольклора, связанного с историей дороги. Наряду с историческим описанием тракта Грехова дает подробное описание флоры вокруг дороги.

Попытку всестороннего освещения Чуйского тракта, а также развития всей транспортной сети Алтая предприняли в 2000-е гг. А.А. Завьялов и Т.С. Пустогачева. Завьялов посвятил основные сюжеты своих работ поиску роли государства и частных лиц в строительстве дорог на Алтае в конце XIX – начале XX в. Применительно к Чуйскому тракту он отмечает особый вклад купечества в функционирование и поддержание в исправном состоянии этой дороги. Особое внимание исследователь уделил вопросу о паромных переправах через Катунь, оценив экономическую составляющую этого вопроса, а также дискуссии вокруг их содержания [27].

Самый широкий круг вопросов по истории тракта освещает Т.С. Пустогачева. Работа «Проблемы развития Чуйского тракта в 60–90-е гг. XIX в.» представляет собой обобщение целого ряда имеющихся публикаций по этому вопросу. В каких-то моментах работа Т.С. Пустогачевой противоречит некоторым свидетельствам современников, приведенным в начале нашей статьи, в частности в том, что «Чуйский тракт представлял собой дорогу, слабо приспособленную для передвижения» [28. С. 44]. Более заслуживающими внимания представляются работы Пустогачевой по истории Чуйского тракта в 1920–1930-е гг., основанные на архивных материалах, в частности касающихся проблем перехода трассы с левого берега Катунь на правый, а также возможности проведения тракта, минуя крупные села Онгудай и Шебалино [29, 30].

Одной из последних обобщающих работ, вышедших в 2015 г., является книга А.М. Малолетко [31], где представлен краткий обзор истории дороги. В книге содержатся некоторые аспекты истории Чуйского тракта в период после Великой Отечественной войны, что является фактически абсолютно неизученной областью и придает изданию особую ценность.

Таким образом, несмотря на то, что Чуйский тракт является весьма популярной темой в исторической литературе, многие вопросы до сих пор оказались не

рассмотрены. Лишь периоды со второй половины XIX до начала XX в. и 20–30-е гг. XX в. имеют многостороннее освещение. Однако вопросы, касающиеся за-

трат на содержание, технологии строительства, пропускной способности легендарного тракта, и ряд иных также требуют дополнительного рассмотрения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Принтц А. Торговля русских с китайцами на реке Чуе и поездка в г. Хобдо // Известия Императорского Русского географического общества. СПб., 1865. Т. 1, вып. 1. Отдел 2. С. 1–14.
2. Замятин Е. О торговле бийских купцов с китайцами и монголами на Кош-Агаче, в долине реки Чу // Памятная книжка Томской губернии на 1871 год. Томск : Губернская типография, 1871. С. 225–241.
3. Радлов В.В. Торговые сношения России с Западной Монголией и их будущность // Записки Императорского Русского географического общества по отделению статистики. СПб., 1871. Т. 2. С. 339–383.
4. Радлов В.В. Из Сибири. Страницы дневника / пер. с нем. К.Д. Цивинной и Б.Е. Чистовой. М. : Наука, 1989. 749 с.
5. Потанин Г.Н. Очерки Северо-Западной Монголии. В четырех выпусках. СПб., 1881–1883.
6. Ядринцев Н.М. Сочинения. Т. 1: Сибирь как колония: Современное положение Сибири. Ее нужды и потребности. Ее прошлое и будущее / под ред. С.Г. Пархимовича. Тюмень : Изд-во Ю. Мандрики, 2000. 480 с.
7. Сапожников В.В. Пути по Русскому Алтаю. Томск, 1912. 170 с.
8. Ба-ов. Чуйский торговый путь в Монголию (Его настоящее как вьючного пути и будущее как колесного) // Дорожник по Сибири и Азиатской России. Томск, 1899. Кн. II (март–апрель). С. 74–86.
9. Чмелев Н.Г. Чуйский тракт и наша торговля в Китайской империи // Сибирский наблюдатель. Томск: Паровая Типо-Литография П.И. Макушина, 1902. Кн. 5. С. 23–32.
10. Чмелев Н.Г. Чуйский тракт и наша торговля в Северо-Западной Монголии и Китайской империи // Сибирский наблюдатель. Томск : Паровая Типо-Литография П.И. Макушина, 1902. Кн. 7. С. 21–26.
11. Биль И.И. О проведении колесного пути от Онгудая до Кош-Агача по так называемому Чуйскому тракту // Алтайский сборник. Барнаул : Типо-Литография Главного Управления Алтайского округа, 1903. С. 65–79.
12. Кащинцев Д. Чуйский тракт в Монголию // Новый Восток. М., 1925. Кн. 8–9. С. 133–144.
13. Табаев Д.И. Из истории строительства Чуйского тракта // Ученые записки. Барнаул, 1969. Вып. VIII. С. 12–22.
14. Табаев Д.И. Чуйский тракт. Горно-Алтайск, 1975. 80 с.
15. Шипилов В. Этот суровый Чуйский тракт // Бийский рабочий. 1990. 8 авг. С. 3.
16. Шипилов В. Изыскатели. Новые страницы из жизни В.Я. Шишкова // Красное знамя. Томск. 1988. 16 сент.
17. Шипилов В. Перевалы Чуйского тракта // Бийский рабочий. 1986. 20 марта. С. 3.
18. Шипилов В.Н. Паромы Чуйского тракта // Бийский рабочий. 1985. 10 дек. С. 2.
19. Шипилов В. Таможник. Документальный рассказ // Бийский рабочий. 1985. 5 янв. С. 3.
20. Шипилов В. Авторемонтники // Бийский рабочий. 1984. 25 мая. С. 3.
21. Шипилов В. Из жизни Кольки Снегирева // Бийский рабочий. 1988. 27 янв.
22. Исупов В. Века и версты Чуйского тракта // Деловой Бийск. 2010. № 35. С. 8–9.
23. Священник Георгий Крейдун. «Командировка» Сиблага у боба Кор-Кечу на строительстве Чуйского тракта – место мученического подвига иеромонаха Киприяна (Нелидова) // Василий Гришаев. Невинно убиенные. Барнаул, 2004. С. 223–230.
24. Старцев А. Кош-Агач: торговые ворота в Китай // Алтайская правда. 1988. 18 сент.
25. Старцев А.В. Строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX в. // Ползуновский вестник. 2004. № 3. С. 276–282.
26. Грехова Е.А. Чуйский тракт до монгольской границы. Историко-краеведческий очерк. Бийск, 2006. 100 с.
27. Завьялов А.А. Строительство Чуйского колесного тракта в конце XIX – начале XX века: государственная политика и частная инициатива // Мир Евразии. 2008. № 1 (1). С. 51–54.
28. Пустогачева Т.С. Проблемы развития Чуйского тракта в 60–90-е гг. XIX в. // Вестник Томского государственного университета. История. 2011. № 1 (13). С. 41–44.
29. Пустогачева Т.С. История строительства Чуйского тракта в 30-е гг. XX в. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов : Грамота, 2011. № 1 (7) : в 3 ч. Ч. II. С. 167–170.
30. Пустогачева Т.С. Строительство Чуйского тракта в первой трети XX в.: варианты, дискуссии // Мир Евразии. 2009. № 1 (4). С. 53–57.
31. Малолетко А.М. Чуйский тракт: Времена. Имена. Томск, 2015. 88 с.

Статья представлена научной редакцией «История» 27 января 2016 г.

THE HISTORY OF THE CHUYA HIGHWAY: REVIEW OF THE MAIN LITERATURE

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal, 2017, 414, 103–107.

DOI: 10.17223/15617793/414/16

Mikhail V. Podrezov, Altai State Humanities Pedagogical University (Biysk, Russian Federation). E-mail: misha_1101@mail.ru

Keywords: Chuya Highway; Chuya people; road construction; bombs; Siblag.

The article gives the review of the main literature on the history of construction and operation of the Chuya Highway, one of the most important roads in Russia stretched from Novosibirsk to Tashanta on the border with Mongolia. It is possible to allocate three stages of great interest in this subject in scientific and publicistic literature: the second half of the 19th – early 20th centuries; 1970s–1980s; 1990s–2000s. These stages are characterized by interests of researchers in specific plots from the history of the Chuya Highway. Considering the first stage (the second half of the 19th – the beginning of the 20th centuries), a large amount of literature is considered in the review. Authors of these works, as a rule, are travelers across the Altai and the Chuya Highway, engineers-researchers and authorities including A. Printts, E. Zamyatin, V.V. Radlov, G.N. Potanin, N.M. Yadrincev, V.V. Sapozhnikov, Mr. Ba-ov, N.G. Chmelev, I.I. Beale. Most works have a descriptive character where the main problems are specified (the road on the bombs, passes, condition of the road etc.). Merchants and travelers on the Chuya Highway faced them. Many authors consider the merchants' role in the functioning of the Highway, and also an urgent need for the fastest transformation of the road for transport with wheels. The second stage (1970s–1980s) is the works of D.I. Tabayev and V.N. Shipilov, Soviet researchers of the Chuya Highway. If Tabayev does attempt to write a full-fledged history of the Chuya Highway (adding class antagonism and ignoring many events), the local historian V.N. Shipilov is the author of a number of small articles on small plots from the Highway history – from Siblag (a correctional labor camp) to the history of a well-known song about the driver Kolka Snegirev. Considering the third stage (1990s–2000s), there are works of prominent modern researchers of the history of the Highway V. Isupov, A.V. Startsev,

E.A. Grekhova, A.A. Zavyalov, T.S. Pustogacheva and A.M. Maloletko. Independently there is a research of Archpriest G. Kreydun showing the destiny of the celibate priest Kipriyan (Nelidov) who was among the prisoners sent for the construction of the Highway in the 1930s. Most of the above authors, mainly, consider the history of the pre-revolutionary period in the history of the road. Pustogacheva also describes in detail the construction of the Chuya Highway in the 1920s–1930s. Small generalizing works were written by E.A. Grekhova and A.M. Maloletko. The author comes to a conclusion that the history of the Chuya Highway is a very popular subject in literature, but previous research does not cover a number of issues. Only the periods from the second half of the 19th to the beginning of the 20th c. and the 1920s–1930s are comprehensively analyzed. Issues concerning maintenance costs, construction technology, and the legendary road capacity demand additional consideration.

REFERENCES

- Printts, A. (1865) Torgovlya russkikh s kitaytsami na reke Chue i poezdka v g. Khobdo [Russian Trade with China at the Chuya River and the trip to Hobdo]. *Izvestiya Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva*. 1:1:2. pp. 1–14.
- Zamyatin, E. (1871) O torgovle biyskikh kuptsov s kitaytsami i mongolami na Kosh-Agache, v doline reki Chu [On trade of Biysk merchants with the Chinese and the Mongols in the Kosh-Agach, in the valley of the Chu River]. In: *Pamyatnaya knizhka Tomskoy gubernii na 1871 god* [Memorial book of Tomsk Province for 1871]. Tomsk: Gubernskaya tipografiya.
- Radlov, V.V. (1871) Torgovye snoshenii Rossii s Zapadnoy Mongoliey i ikh budushchnost' [Trade relations between Russia and Western Mongolia and their future]. *Zapiski Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva po otdeleniyu statistiki*. 2. pp. 339–383.
- Radlov, V.V. (1989) *Iz Sibiri. Stranitsy dnevnika* [From Siberia. Pages of the diary]. Translated from German by K.D. Tsvina & B.E. Chistova. Moscow: Nauka.
- Potanin, G.N. (1881–1883) *Ocherki Severo-Zapadnoy Mongolii. V chetyrekh vypuskakh* [Essays on Northwestern Mongolia. In four vols]. St. Petersburg: tipografiya V. Kirshbauma.
- Yadrintsev, N.M. (2000) *Sochineniya* [Works]. Vol. 1. Tyumen: Izd-vo Yu. Mandriki.
- Sapozhnikov, V.V. (1912) *Puti po Russkomu Altayu* [Roads along Russian Altai]. Tomsk: Tipolitogr. Sib. T-va Pechatnogo dela.
- Ba-ov. (1899) Chuyskiy torgovyy put' v Mongolii (Ego nastoyashchee kak v'yuchnogo puti i budushchee kak kolesnogo) [The Chuya trade route to Mongolia (Its present as a pack way, and future as a wheel way)]. *Dorozhnik po Sibiri i Aziatskoy Rossii*. II (March–April). pp. 74–86.
- Chmelev, N.G. (1902) Chuyskiy trakt i nasha torgovlya v Kitayskoy imperii [The Chuya Highway and our trade in the Chinese Empire]. *Sibirskiy nablyudatel'*. 5. pp. 23–32.
- Chmelev, N.G. (1902) Chuyskiy trakt i nasha torgovlya v Severo-Zapadnoy Mongolii i Kitayskoy imperii [The Chuya Highway and our trade in the North-Western Mongolia and the Chinese Empire]. *Sibirskiy nablyudatel'*. 7. pp. 21–26.
- Beale, I.I. (1903) O provedenii kolesnogo puti ot Ongudaya do Kosh-Agacha po tak nazyvaemomu Chuyskomu traktu [On constructing a wheel road from Ongudai to Kosh-Agach along the so-called Chuya Highway]. In: *Altayskiy sbornik* [Altai collection]. Barnaul: Tipo-Litografiya Glavnogo Upravleniya Altayskogo okruga.
- Kashintsev, D. (1925) Chuyskiy trakt v Mongolii [The Chuya Highway to Mongolia]. *Novyy Vostok*. 8–9. pp. 133–144.
- Tabaev, D.I. (1969) Iz istorii stroitel'stva Chuyskogo trakta [From the history of the construction of the Chuya Highway]. *Uchenye zapiski*. VIII. pp. 12–22.
- Tabaev, D.I. (1975) *Chuyskiy trakt* [The Chuya Highway]. Gorno-Altaysk: Alt. kn. izdatel'stvo. Gorno-Alt. otd-nie.
- Shipilov, V. (1990) Etot surovyy Chuyskiy trakt [This severe Chuya Highway]. *Biyskiy rabochiy*. 8 August. pp. 3.
- Shipilov, V. (1988) Izyskateli. Novye stranitsy iz zhizni V.Ya. Shishkova [Prospectors. New pages from the life of V.Ya. Shishkov]. *Krasnoe znamya*. 16 September.
- Shipilov, V. (1986) Perevaly Chuyskogo trakta [The Chuya Highway passes]. *Biyskiy rabochiy*. 20 March. pp. 3.
- Shipilov, V.N. (1985) Paromy Chuyskogo trakta [The Chuya Highway ferries]. *Biyskiy rabochiy*. 10 December. pp. 2.
- Shipilov, V. (1985) Tamozhnya. Dokumental'nyy rasskaz [Customs. A documentary story]. *Biyskiy rabochiy*. 5 January. pp. 3.
- Shipilov, V. (1984) Avtoremontniki [Automechanics]. *Biyskiy rabochiy*. 25 March. pp. 3.
- Shipilov, V. (1988) Iz zhizni Kol'ki Snegireva [From the life of Kol'ka Snegirev]. *Biyskiy rabochiy*. 27 January.
- Isupov, V. (2010) Veka i versty Chuyskogo trakta [Ages and miles of the Chuya Highway]. *Delovoy Biysk*. 35. pp. 8–9.
- Kreydun, G., priest. (2004) "Komandirovka" Siblaga u boma Kor-Kechu na stroitel'stve Chuyskogo trakta – mesto muchenicheskogo podviga ieromonakha Kipriyana (Nelidova) ["Business Trip" of Siblag at Korkechu bom during the construction of the Chuya Highway – a place of martyrdom of priest Cyprian (Nelidov)]. In: Grishaev, V. *Nevinno ubiennyye* [Innocent victims]. Barnaul: Barnaul'skaya eparkhiya.
- Startsev, A. (1988) Kosh-Agach: torgovye vorota v Kitay [Kosh-Agach: a trading gateway to China]. *Altayskaya pravda*. 18 September.
- Startsev, A.V. (2004) Stroitel'stvo Chuyskogo trakta vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v. [Construction of the Chuya Highway in the second half of the 19th – early 20th centuries]. *Polzunovskiy vestnik*. 3. pp. 276–282.
- Grekhova, E.A. (2006) *Chuyskiy trakt do mongol'skoy granitsy. Istoriko-kraevedcheskiy ocherk* [The Chuya Highway before the Mongolian border. A local history essay]. Biysk: Izdatel'skiy dom "Biya".
- Zav'yalov, A.A. (2008) Stroitel'stvo Chuyskogo kolesnogo trakta v kontse XIX – nachale XX veka: gosudarstvennaya politika i chastnaya initsiativa [Construction of the Chuya wheel road at the end of the 19th – early 20th centuries: state policy and private initiative]. *Mir Evrazii*. 1 (1). pp. 51–54.
- Pustogacheva, T.S. (2011) Problemy razvitiya Chuyskogo trakta v 60–90-e gg. XIX v. [Problems of the Chuya Highway development in the 1860s–1890s]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya – Tomsk State University Journal of History*. 1 (13). pp. 41–44.
- Pustogacheva, T.S. (2011) Istoriya stroitel'stva Chuyskogo trakta v 30-e gg. XX v. [History of the Chuya Highway construction in the 1930s]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. 1 (7):II. pp. 167–170.
- Pustogacheva, T.S. (2009) Stroitel'stvo Chuyskogo trakta v pervoy treti XX v.: varianty, diskussii [The Chuya Highway construction in the first third of the 20th century]. *Mir Evrazii*. 1 (4). pp. 53–57.
- Maloletko, A.M. (2016) *Chuyskiy trakt: Vremena. Imena* [The Chuya Highway: Times. Names]. Tomsk: [s.n.].

Received: 27 January 2016