

## СТРОИТЕЛЬСТВО ЧУЙСКОГО ТРАКТА В 1920-х гг.

Рассматриваются восстановление и строительство Чуйского тракта в 1920-х гг. после его превращения в «первобытную тропу» в годы Первой мировой и Гражданской войн. Эти процессы сопровождались рядом важных проблем: выбор направления строительства нового тракта, противостояние Сибомеса и местных элит, отсутствие должного финансирования и технические сложности. Несмотря на это, за десятилетие после образования Советского государства основные ключевые вопросы путем компромиссов были решены и важнейшая транспортная магистраль Южной Сибири, ведущая в Монголию, получила новую жизнь.

**Ключевые слова:** Чуйский тракт; дорожное строительство; изыскательные работы; горные перевалы; паромные переправы.

Первая мировая и Гражданская войны нанесли колоссальный урон инфраструктуре всего государства. Эта участь постигла и некогда приносивший большую выгоду Чуйский тракт. Показательно, что дорогу в это время стали характеризовать как имеющую «первобытный вид» [1. Л. 2 об.]. Еще до полной победы «красных» и образования Советского государства остро стоял вопрос восстановления этой транспортной артерии, соединяющей Западную Сибирь с дружественной Монголией. Именно по этой причине первые сдвиги в данном направлении произошли в 1921 г., когда Гражданская война в Сибири еще не была окончена.

В 1921 г. Сибирское отделение местного транспорта (Сибомес) начал изыскательные работы на Чуйском тракте, основной целью которых являлись обследование старого левобережного варианта пути, а также изучение вариантов обхода самых проблемных участков, в том числе Семинского и Комарского перевалов. На проведение данных изысканий было выделено 3 500 руб. [2. С. 53].

Установление советской власти оказало заметное влияние на развитие Чуйского тракта. Согласно декрету ВЦИК от 31.08.1922 г. и Постановлению Сибревкома от 31.10.1922 г. был образован 3-й участок гужевых дорог Сибирского областного управления местного значения в г. Бийске, просуществовавший вплоть до 1931 г., когда Чуйский тракт перешел в ведение Удорстроя [3]. В этом же году Чуйский тракт на всем протяжении был признан дорогой государственного значения, что объяснялось, в первую очередь, его важнейшей ролью в торговых сношениях с Монголией, при этом тракту между Бийском и Улалой (Горно-Алтайском) придавалось межгубернское значение с отнесением расходов по обследованию за счет государственных кредитов [4. Л. 4 об.].

Одной из первоочередных задач новой организации стало восстановление переправ через многочисленные и бурные алтайские реки, в том числе и в самом проблемном месте – близ урочища Кор-Кечу, где проблема переправы через Катунь во все времена была самой сложной: «...выяснилась настоятельная необходимость в постройке шести припаромков на баркасах с тремя спасательными лодками через р. Катунь в с. Иня, Керкочу и Среднем Перевозе, которые были уничтожены белобандитами...» [1. Л. 2 об.]. В соответствии с указанной проблемой уже в 1922 г. были начаты восстановительные работы: во-

первых, был впервые построен деревянный мост через р. Чую близ Кош-Агача, во-вторых, к 1923 г. на участке от бома Кор-Кечу до с. Ини были запущены три парома на двенадцать подвод каждый, к тому же был приведен в проезжее состояние участок Чуйского тракта от г. Бийска до с. Верх-Комара [5. С. 8].

Вероятно, еще более важной задачей, уходящей корнями еще в изыскательные работы под руководством В.Я. Шишкова 1913–1914 гг., стал вариант выбора направления Чуйского тракта. С 1921 г. эта задача приобрела новую актуальность. Существовали две основные позиции: это старый левобережный вариант тракта (его отстаивал Сибомес) и новый правобережный (его отстаивало руководство Ойротской автономной области). Главным аргументом сторонников левобережного варианта тракта был тот факт, что правый берег р. Катунь представляет собой узкую долину реки, сжатую непроходимыми горными кряжами. Сторонники правобережного варианта же отмечали, что приспособление старого (левобережного) направления дороги под автомобильное движение нельзя оправдать ввиду того, что профиль дороги слишком изломан частыми перевалами, а также скверным грунтом, который в межсезонье и дождливую погоду представляется непроезжим. Представители Ойротии также указывали на лоббирование оставления старого направления местными богачами, в частности неким Агымаем, мимо владений которого у Теньгинского озера проходила дорога [2. С. 54]. Существовали также и иные варианты устройства дороги, которые предусматривали переход на правобережный вариант: соединение со старым направлением не в урочище Кор-Кечу, а в с. Черга или так называемый Ороктойский вариант, по которому старое и новое направление тракта соединяться через Талдинский перевал [6. С. 116].

Восстановительные работы проводились в очень небольших объемах в силу того, что предоставлялось мизерное финансирование при полном отсутствии дорожной техники, которую пришлось заменять на ручной труд. Краевед С. Исупов отмечал, что «восстановительные работы проводились лишь в небольших объемах и в основном в предгорной части трассы, которая тогда именовалась дорогой краевого значения Бийск – Улала» [5. С. 8]. Неизвестно, сколько на самом деле финансирования получило восстановление тракта в 1922 г., но согласно сметным исчислениям на капитальный ремонт Чуйского тракта закла-

дывалась сумма в размере 2,2 млн руб., а в случае удовлетворительного Катунского варианта тракта от Улалы до Караколы расстоянием в 258,17 км сумма затрат предполагалась в размере 4,84 млн руб. [7. Л. 22 об.].

Затраты на выполненные за 1923 г. дорожно-строительные работы составили 31 615 руб. при плане в 45 227 руб., но для обеспечения сплошной проезжаемости дороги данных инвестиций было недостаточно. Согласно оценкам специалистов, при работе по плану с жесткой экономией сумма требуемых вложений оценивалась в 110 тыс. золотых рублей [1. Л. 3 об.]. Основные силы были брошены на восстановление переправ и мостов на всем протяжении тракта: были построены типовые мосты балочной системы длиной около 64 м, отремонтировано балочных мостов на реках 234,7 м, отремонтированы два парома через р. Катунь в с. Катунском, построены балочные мосты на колодках через р. Каменку, р. Поперечную общей длиной 188,4 м. Главным достижением была постройка трех паромов на одну подводку с шестью припаромками на баркасах с тремя спасательными лодками через р. Катунь в с. Иня, урочище Кор-Кечу и в Среднем Перевозе. К тому же было проведено обследование Чуйского тракта на всем протяжении с составлением линейного плана, профиля и чертежей искусственных сооружений [Там же. Л. 2 об.]. Стоит заметить, что за исключением устройства паромных переправ близ урочища Кор-Кечу, все работы проводились на головном участке тракта до дер. Верх-Комара.

1923 г. для Чуйского тракта был озаглавлен проходом первых торговых караванов с советскими грузами в только образовавшуюся Монгольскую Народную Республику (МНР). Несмотря на малый грузооборот и возможность доставки товаров лишь в летний период, сам факт начала торговых связей между СССР и МНР является очень важным как для дорожного строительства, так и для международных отношений. Предметы самой торговли оставались фактически теми же, что и в XIX в.: чай, выделанная кожа, металлические изделия, ткани, маральи панты [5. С. 8]. Именно благодаря перспективности развития отношений между двумя молодыми государствами, Сибревком постановляет начать масштабную реконструкцию Чуйского тракта, а 11.03.1924 г. президиум Ойротского облисполкома выделяет на эти цели 43 750 руб. золотом [Там же]. Однако ограниченность финансирования по-прежнему была очень большой проблемой. Так, для выполнения строительно-восстановительной программы 1924 г. не доставало 27 417 руб. Единственным источником, за счет которого было возможно покрыть данный дефицит, оставалась помощь торговых и промышленных организаций, ведущих операции по вывозу сырья из Монголии [1. Л. 4]. Таким образом, была предпринята попытка восстановления тракта по принципу, используемому в дореволюционную эпоху, когда главными спонсорами строительных работ выступали купцы-чуйцы.

В 1925 г. начались изыскания нового перехода через перевал Чике-Таман. Старая дорога, несколько перестроенная в начале XX в., имела на протяжении 6,5 км 34 опасных и крутых поворота. Первый этап

работ на этом направлении был связан с обследованием существующей дороги и изысканием новых переходов, что вылилось в появлении пяти различных вариантов, но после отработки каждого из которых ни один не представился более экономичным, чем существовавший. При этом вставал вопрос, что перестроить существующий вариант вьючной дороги из-за малых разворотов и большой крутизны подъемов не представлялось возможным, так как это требовало проведения огромных взрывных работ. Среди преимуществ старого варианта перехода назывались: самое низкое место перевала, густая сеть пешеходных, вьючных и колесных дорог, сухость и устойчивость грунтов, относительно малая заснеженность в зимнее время.

По этим причинам уже в 1926 г. началось строительство новой дороги, которая удлиняла старый тракт на 2 км, но при этом вместо 18 серпантинных оставалось лишь 3. Руководил всеми указанными работами на перевале В.О. Пузин, в задачи которого входило, главным образом, приспособление тракта под автомобильное движение [8. С. 3]. Приблизительная стоимость постройки нового перехода через перевал Чике-Таман составила 84 625 руб. [11. Л. 10 об., 11]. Проведение серьезных работ на Чике-Тамане позволило Госторгу и акционерному обществу «Шерсть» отправить по этому пути автомобильные рейсы. Однако нормальному движению транспорта мешали два главных обстоятельства: во-первых, сложность самой дороги; во-вторых, самовольные захваты полос отвода тракта местными жителями и их небрежное отношение к сохранности дорожного полотна. Именно поэтому еще 6 апреля 1925 г. Ойротский облисполком принимает постановление «О мерах по охране Чуйского тракта», согласно которому тридцатиметровая полоса по обеим сторонам дороги становилась охранной зоной и включалась в полосу отчуждения [5. С. 8].

Власти осознавали, что ограниченность финансирования – это бич восстановления тракта. Очередной выход из сложного положения был найден в вовлечении граждан в дорожное строительство, тем самым получая возможность восстановления грунтового тракта между Улалой и Чергой, между Улалой и Бийском, приспособивая их под автомобильное движение. Налаживание бесперебойной и быстрой связи между этими населенными пунктами было особенно важным, так как Бийск того времени представлял собой важный железнодорожный и водный транспортный центр Сибири. Более того, проведение тракта по правому берегу р. Катунь через с. Суртайское, Березовку и Сростки сокращало общую длину пути на 6 км, минуя два катунских парома (в с. Катунском), а также позволяло не обходить стороной такие центральные аймаки Горного Алтая, как села Шебалино и Онгудай, в случае проведения тракта через с. Черга [9. Л. 20].

1926 г. озаглавились новыми масштабными изыскательными работами на следующих участках Чуйского тракта: в долинах рек Сарасы, Черги и др. (для поиска обхода Комарского перевала), на Семинском перевале и Чике-Тамане (о котором сказано выше), в районах Красной и Аржаной гор, Узун- и Ер-бомов, в районе между урочищем Кор-Кечу и с. Иня [10. Л. 2 об.]. Вопрос

нахождения оптимального направления тракта так и оставался неразрешенным.

Результаты обследований существующего перевала Красная гора, проложенного достаточно пологими уклонами и закруглениями показали, что он может быть пока оставлен, так как удовлетворял техническим условиям, но при увеличении грузооборота будет выгоден долинный обход перевала, постройка которого трудностей не представляла [10. Л. 3].

Самые масштабные исследования проводились в долинах рек Сарасы, Черги и др. Комарский перевал, находящийся в этом районе, помимо неудовлетворительности существующего тракта в смысле предельных уклонов, обладал еще рядом крупных недостатков: во-первых, профиль пути имел очень волнистый вид с большим количеством подъемов; во-вторых, перевал был тройным; в-третьих, были очень тяжелые грунтовые условия при большом количестве родников, ключей и заболоченных мест, а также малой освещенности склонов гор; в-четвертых, вблизи отсутствовали каменные строительные материалы; в-пятых, местность в данном районе была очень малонаселенной [Там же. Л. 7]. В условиях грунтовой дороги трассировка вблизи существующего тракта имела и преимущества: во-первых, предложенные варианты обхода были длиннее как минимум на 5,4 км; во-вторых, стоимость постройки дешевле на более чем 21 тыс. руб.; в-третьих, требовалось меньше искусственных сооружений. Как отметили изыскатели, несмотря на большое преимущество в стоимости постройки дороги вблизи существующего тракта, он значительно уступал в эксплуатационных моментах иным предложенным вариантам [Там же. Л. 12].

Наконец, стоит отметить результаты проведения изыскательных работ относительно возможности устройства новой дороги в обход Семинского перевала и Каменного седла, где было выработано несколько альтернативных вариантов. Первый вариант – долиной р. Сарлык протяженностью 12,7 км. Второй вариант – по старому тракту в вершине р. Семы протяжением 7,3 км. Вместе с устройством дороги долиной р. Туекты стоимость постройки всего обхода Семинского перевала долиной р. Сарлык оценивалась в 109 202 руб., по второму варианту при выходе на существующий тракт в вершине р. Семы – в 1 182 002 руб. [11. Л. 11–11 об., 13].

Спустя год вновь началось активное обсуждение изменения направления строительства Чуйского тракта. 11 апреля 1927 г. Сибкрайисполком отверг многочисленные ходатайства Ойротского исполкома по этому вопросу. Как отмечает Т.С. Пустогачева, «это объяснялось, в первую очередь, гораздо большими тратами на строительство по Катунскому варианту, чем на ремонт старого. Экономическая окупаемость данного строительства представлялась слабо» [2. С. 54]. К тому же отмечалась неспособность Ойротии в силу ограниченностей технического и финансового характера воплотить в жизнь новое направление тракта. В скором времени Ойротский исполком своим постановлением начал проведение изыскательных работ по правому берегу р. Катунь на участке между г. Бийском и Усть-Чуей, целью которого было выяв-

ление возможностей проведения дорожного полотна по этому направлению, а также примерной стоимости данных работ. Катунский вариант дороги имел ряд несомненных преимуществ, среди которых: наличие лишь одного перевала (вместо двух очень сложных – Комарского и Семинского), а также хороший грунт на протяжении всего участка. По мнению комиссии, Катунское направление могло дать значительное преимущество и экономическую выгоду, если его превратить в дорожную магистраль [2. С. 55]. Стоит отдать должное Ойротскому исполкому, который, несмотря на многочисленные препятствия со стороны Сибомеса, смог вынести вопрос изменения направления тракта на государственный уровень, убедив Госплан в необходимости данного строительства [Там же. С. 56].

Совнарком РСФСР 4 апреля 1928 г. санкционировал строительство по новому направлению Чуйского тракта – по правому берегу р. Катунь, что встретило большое противодействие со стороны местных властей, особенно Онгудайского и Шебалинского районов, так как в таком случае они оставались в стороне от новой магистрали. Для исправления этой ситуации был предложен переход с правого берега Катунь в Усть-Семе, откуда долиной р. Семы он бы соединился со старой дорогой в с. Черга. Ввиду отсутствия поддержки, в 1928–1930 гг. дорожные работы на участке между Усть-Семой и Кор-Кечу не производились, за исключением небольших исправлений силами местных жителей [Там же]. Стоит также заметить, что для удобства дорожно-строительных работ на правобережном варианте тракта был организован самостоятельный дорожный участок № 2, руководителем которого стал один из главных борцов «переноса» Чуйского тракта с левого берега Катунь на правый – И.Е. Безответов.

В 1928 г. было изменено старое направление Чуйского тракта, он пошел от Бийска на Шульгинку, Красный Яр и Алтайское. В районе Шульгинки был создан новый катунский паром, который принял на себя большую часть грузов, проходивших ранее по парому в с. Катунском [12. С. 2]. Это действие сократило тракт почти на 16 км, что является безусловным его преимуществом. Стоит также заметить, что это был последний паром, построенный на Чуйском тракте.

Значимым этот год стал и для развития автотранспорта по тракту. В г. Бийске появляются первые авторемонтные мастерские, организованные «Шосдорстроем» [13. С. 3]. Было создано отделение Всесоюзного общества содействия развитию автомобильного транспорта и дорожного строительства «Автодор», главной целью которого были подготовка автослесарей, шоферов и монтеров и, конечно, быстрое развитие автотранспорта в Бийском округе. Сложно оценить значимость и того факта, что в 1928 г. из Москвы поступила первая крупная партия грузовых автомобилей для перевозок по Чуйскому тракту. Все 12 «Фордов», закупленных в США, были переданы на недавно образованную автобазу в с. Иня [14. С. 27].

Весной 1929 г. начались строительные работы на участках Бийск – Майма – Усть-Сема – Чемал, а затем и на всем правобережном направлении [15. С. 86]. Всего в 1929–1930 гг. для работ по Чуйскому тракту

было выделено 34,4 тыс. руб., для работ по Улалинскому тракту – 90,6 тыс. руб. [16. Л. 8]. Таким образом, общая сумма выделенных средств составила 125 тыс. руб. Подчеркиваем, что большие надежды на восстановление и Чуйского, и Улалинского тракта возлагались на трудовую повинность.

1930–1931 гг. стали решающими для дальнейшего развития Чуйского тракта. На заседании президиума Ойротского облисполкома было отмечено, что тракт на участке между Бийском и Туектой разбит на 85% и, соответственно, не пригоден для автомобильного движения, а для гужевых повозок он пригоден лишь наполовину. Однако в декабре 1930 г. специальным постановлением СНК РСФСР катунский вариант Чуйского тракта был утвержден к строительству, и с весны 1931 г. в г. Бийске начало работать управление «Удорстрой». Было решено, что для строительства нового катунского варианта Чуйского тракта и поддержания в проезде состоянии старого, необходимо объединить все имевшиеся на Алтае дорожно-строительные службы [17].

Однако утвержденный к исполнению проект Чуйского тракта отличался от проекта В.Я. Шишкова, предложенного еще по результатам изыскательных работ 1913–1914 гг. Был учтен тот факт, что оставлять в стороне от магистрали такие крупные поселения, как Шебалино и Онгудай, нецелесообразно, поэтому тракт должен был пройти не долиной Катунки до бома Кор-Кечу, а до с. Усть-Семы, где должен быть сооружен переход на другой берег с последующим выходом к старому направлению тракта у с. Черги. Общие затраты на строительство нового и ремонт старого трактов оценивались в более чем 25,3 млн руб. [Там же].

Основной задачей работ на тракте в 1931 г. стало восстановление авто-гужевого движения по старому Чуйскому тракту на всем протяжении. Состояние тракта описывалось следующим образом: полотно дороги от проходящих гуртов скота засыпано землей с откосов, а также камнями. Такое положение делало

его непригодным для нормального сообщения. Руководство работами на всем протяжении старого Чуйского тракта было возложено на Бийский дорожный отдел, но этот организационный вопрос по передаче полномочий от Ойратского исполкома долго не разрешался, что привело к ухудшению качества работ на тракте, находящемся в ведении Ойротского доротдела [18. Л. 79]. Лишь Приказ № 279 по Ойротскому областному дорожному отделу от 28.12.1930 г. передал исправление Чуйского тракта в пределах Ойротской автономной области Удорстрою Главдортранса РСФСР. Вместе с тем данный приказ прекращал работы на Катунском варианте Чуйского тракта вплоть до окончания изыскательных работ, за исключением работ, которые необходимы для поддержания отдельных неотработанных участков, поддержания полотна в проезжем состоянии и заготовке строительных материалов [19. Л. 2]. Но уже в мае 1931 г. началась прокладка новой трассы. Начальником строительного управления назначается Н.К. Мартинсон [17].

Таким образом, эпопея с выбором направления Чуйского тракта спустя десятилетия обсуждений, многочисленных изыскательных работ и в буквальном смысле интриг была окончена победой позиции Ойротского облисполкома и представителей крупных торговых поселений – сел Онгудая и Шебалина. Однако на всем протяжении рассматриваемого времени заметна неспособность государства профинансировать в должном объеме восстановление и строительство Чуйского тракта. Внедрение трудовой повинности не могло оказать значительного влияния на общую картину ввиду объективных причин, в том числе отсутствием квалификации, отсутствием должной мотивации у местных жителей. Однако этот вопрос будет решен уже в 1930-е гг., когда к строительству тракта будут насильно подключены заключенные Сиблага. За счет их ручного труда будет решена проблема отсутствия строительной техники.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 2. Доклад начальника Дорстроя о значении строительства тракта за 1922 г.
2. Пустогачева Т.С. Строительство Чуйского тракта в первой трети XX в.: варианты, дискуссии // Мир Евразии. 2009. № 1 (4).
3. Архивный отдел Администрации города Бийска. Предисловие к описи № 1 документов постоянного хранения фонда Р-230 Управления дороги Новосибирск – Бийск – Ташанта.
4. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 1. Протокол заседания Алтайского дорожно-технического совещания.
5. Исупов В. Века и версты Чуйского тракта // Деловой Бийск. 2010. № 35. С. 8–9.
6. Моголчина С.А. Чуйский тракт – главная артерия Республики Алтай // Материалы республиканской научно-исторической конференции «История и современность Республики Алтай». Горно-Алтайск, 2012.
7. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 4. Сметные исчисления на постройку мостов, паромов за 1922 год.
8. Шипилов В. Перевалы Чуйского тракта // Бийский рабочий. 1986. 29 марта. С. 3.
9. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 2. Пояснительная записка к производственному плану на 1926–1927 бюджетный год.
10. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 3. Доклад начальника партии изысканий и по изысканиям тракта вблизи рек Сарасы, Черги и др. за 1926 г.
11. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 9. Сведения о каменных материалах Бийск, Алтайск, Сараса и пояснительная по изысканиям перевалов по долинам реки Сараса (Чуйского тракта).
12. Шипилов В.Н. Паромы Чуйского тракта // Бийский рабочий. 1985. 10 дек. С. 2.
13. Шипилов В.Н. Авторемонтники // Бийский рабочий. 1984. 25 апр. С. 3.
14. Грехова Е.А. Чуйский тракт до монгольской границы. Историко-краеведческий очерк. Бийск, 2006.
15. Казамбаева А.Ч. Чуйский тракт – история и современность (по документам архивного фонда Кош-Агачское ФГУ «Дорожно-эксплуатационное предприятие № 221» // Материалы Республиканской научно-исторической конференции «История и современность Республики Алтай». Горно-Алтайск, 2012.
16. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 13. Протоколы заседания Президиума Окружного исполнительного комитета Сибкрая, о подготовке к строительству за 1929 г.
17. Шипилов В.Н. Чуйский тракт // Бийский рабочий. 1984. 6 нояб.
18. Архивный отдел Администрации города Бийска. Ф. Р-230. Оп. 1. Д. 15. Директивные указания, распоряжения народного комиссариата путей сообщения Союза ССР за 1931 г.

## THE CONSTRUCTION OF THE CHUYA HIGHWAY IN THE 1920S

*Vestnik Tomskogo gosudarstvenno universiteta – Tomsk State University Journal*, 2018, 427, 148–152.

DOI: 10.17223/15617793/427/20

**Mikhail V. Podrezov**, Shukshin Altai State Humanities Pedagogical University (Biysk, Russian Federation). E-mail: misha\_1101@mail.ru

**Keywords:** Chuya Highway; road construction; exploration; mountain passes; ferry crossings.

The article considers the problem of the reconstruction and construction of the Chuya Highway after the end of the First World War and the Civil War. The aim of the work is to highlight the problems that the young Soviet state faced in the first decade of its existence in the field of road construction. The source basis of the study is the materials of the R-230 Fund of the Novosibirsk-Biysk-Tashanta Road Administration of the General Directorate of National Highways “Gushosdor” of the USSR Ministry of Construction and Operation of Highways. It is important to note the works of Altai local historians published in local newspapers in different years, including V. Shipilov, S. Isupov and others. In the first part of the work the author describes the state of the Chuya Highway in the early 1920s. The issues of recognizing the tract a highway of state significance and the beginning of a discussion by the Soviet authorities of the possibility of using the right-bank direction instead of the left-bank are discussed here. In the second part of the work the author describes the beginning of extensive restoration work: the restoration of ferry crossings and bridges destroyed during the Civil War and the beginning of survey work at the most difficult sections of the Chuya Highway: in the valley of the Sarasaki and the Chergi rivers (the Komar Pass), search for options for detouring the Seminsky Pass, Arzhany and Red mountains, the possibility of laying a new road on the Chick-Taman Pass. In the third part of the work, the expediency of using the Katun (right-bank) direction of the Chuya Highway is discussed in detail. The issues of confrontation of the local authorities with the Siberian Branch of Local Transport, the beginning of active works on the Biysk-Ulala (Gorno-Altaysk) section are touched upon. Finally, the author comes to the following conclusions: 1. The choice of a new direction for the construction of the Chuya Highway, which turned into a whole epic, ended with the victory of the position of the Oirot regional executive committee, as well as representatives of the Shebalinsky and Ongudai districts, which resulted in the laying of the highway along the city of Biysk, Maima, Ust-Sema, Cherga, Shebalino, Ongudai and Kosh-Agach settlements up to the border with Mongolia. 2. The technical and financial resources of the region and the state to restore the highway in the specified period were very meager, which led to attempts to actively use the labor service and forces of the local population, and to force organizations involved in trade with Mongolia to finance the project. However, these attempts mostly failed, and the construction of the Chuya Highway was entrusted to SibLag, the Siberian Corrective Labor Camp, in the 1930s.

## REFERENCES

1. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 2. *Doklad nachal'nika Dorstroya o znachenii stroitel'stva trakta za 1922 g.* [Report of the chief of Dorstroy on the significance of the construction of the tract for 1922].
2. Pustogacheva, T.S. (2009) Stroitel'stvo Chuyskogo trakta v pervoy treti XX v.: varianty, diskussii [Construction of the Chuya Highway in the first third of the 20th century: options, discussions]. *Mir Evrazii*. 1 (4).
3. Archival Department of the Administration of Biysk. *Predislovie k opisi № 1 dokumentov postoyannogo khraneniya fonda R-230 Upravleniya dorogi Novosibirsk – Biysk – Tashanta* [Preface to List No. 1 of documents for permanent storage of the R-230 Fund of the Novosibirsk–Biysk–Tashanta Road Administration].
4. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 1. *Protokol zasedaniya Altayskogo dorozhno-tekhnicheskogo soveshchaniya* [Minutes of the meeting of the Altai Road Technical Council].
5. Isupov, V. (2010) Veka i versty Chuyskogo trakta [Ages and miles of the Chuya Highway]. *Delovoy Biysk*. 35. pp. 8–9.
6. Mogulchina, S.A. (2012) [Chuya Highway, the main artery of the Altai Republic]. *Istoriya i sovremennost' Respubliki Altay* [History and the Present of the Altai Republic]. Proceedings of the conference. Gorno-Altaysk: Komitet po delam arkhivov Respubliki Altay. (In Russian).
7. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 4. *Smetnye ischisleniya na postroyku mostov, paromov za 1922 god* [Estimates for the construction of bridges and ferries in 1922].
8. Shipilov, V. (1986) Perevaly Chuyskogo trakta [The passes of the Chuya Highway]. *Biyskiy rabochiy*. 29 March. pp. 3.
9. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 2. *Poyasnitel'naya zapiska k proizvodstvennomu planu na 1926–1927 byudzhetnyy god* [Explanatory note to the production plan for the 1926–1927 budget year].
10. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 3. *Doklad nachal'nika partii izyskaniy i po izyskaniyam trakta vblizi rek Sarasy, Chergi i dr. za 1926 g.* [Report of the Chief of the Survey Expedition and on the survey of the tract near the Sarasaki, the Chergi and other rivers for 1926].
11. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 9. *Svedeniya o kamennykh materialakh Biysk, Altaysk, Sarasa i pojasnitel'naya po izyskaniyam perevalov po dolinam reki Sarasa (Chuyskogo trakta)* [Information about stone materials in Biysk, Altaysk, Sarasa and explanatory note for the surveys of passes along the valleys of the Saras River (Chuya Highway)].
12. Shipilov, V.N. (1985) Paromy Chuyskogo trakta [Ferries of the Chuya Highway]. *Biyskiy rabochiy*. 10 December. pp. 2.
13. Shipilov, V.N. (1984) Avtoremontniki [Autorepairmen]. *Biyskiy rabochiy*. 25 April. pp. 3.
14. Grekhova, E.A. (2006) *Chuyskiy trakt do mongol'skoy granitsy. Istoriko-kraevedcheskiy ocherk* [The Chuya Highway to the Mongolian border. A historical and local history essay]. Biysk: [s.n.].
15. Kazambaeva, A.Ch. (2012) [The Chuya Highway: history and modernity (by the documents of the Kosh-Agach “Road Operational Enterprise 221”). *Istoriya i sovremennost' Respubliki Altay* [History and the Present of the Altai Republic]. Proceedings of the conference. Gorno-Altaysk: Komitet po delam arkhivov Respubliki Altay. (In Russian).
16. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 13. *Protokoly zasedaniya Prezidiuma Okruzhnogo ispolnitel'nogo komiteta Sibkraya, o podgotovke k stroitel'stvu za 1929 g.* [Minutes of the meeting of the Presidium of the Regional Executive Committee of Sibkray, on preparations for construction for 1929].
17. Shipilov, V.N. (1984) Chuyskiy trakt [The Chuya Highway]. *Biyskiy rabochiy*. 6 November.
18. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 15. *Direktivnye ukazaniya, rasporyazheniya narodnogo komissariata putey soobshcheniya Soyuza SSR za 1931 g.* [Directive orders, instructions of the People's Commissariat for Lines of Communications of the USSR for 1931].
19. Archival Department of the Administration of Biysk. Fund R-230. List 1. File 16. *Raznye vypiski iz prikazov za 1931 g.* [Different extracts from orders for 1931].

Received: 12 February 2018