

УДК 908

DOI: 10.17223/19988613/51/9

М.В. Подрезов

**ЧУЙСКИЙ ВЬЮЧНЫЙ ПУТЬ: КОНЕЦ XVIII – ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX в.**

История Чуйского тракта до середины 1860-х гг. практически не освещена в отечественной историографии. Предпринята попытка представить развитие Чуйского тракта в этот период. Подробно рассматриваются первые упоминания о тракте, выделяются различные этапы изменения торговли по Чуйскому пути. Наибольшее внимание сделано описанию тех проблем, с которыми сталкивался путешественник или торговец, решившийся преодолеть этот опасный, порой гибельный путь. Отмечается важность работ бийского исправника Е. Замятина и выдающегося русского востоковеда, этнографа, археолога В.В. Радлова, оставивших ценнейший материал по истории Чуйского тракта.

**Ключевые слова:** Чуйский тракт; чуйский вьючный путь; русско-монгольская торговля; дорожное строительство; бийское купечество.

Чуйский тракт разными современниками и исследователями обозначал разные участки современной федеральной автомобильной дороги Р-256 «Чуйский тракт» Новосибирск – Новоалтайск (подъездная дорога к Барнаулу) – Бийск – Майма (подъездная дорога к Горно-Алтайску) – государственная граница РФ с Монголией (Ташанта). Наиболее раннее использование названия «Чуйский тракт», «Чуйский путь» и т.п. применялось исключительно к вьючной тропе по р. Чуе (отсюда и название дороги) или к пути по горам Алтая от с. Онгудай до монгольской границы. Однако в скором времени данным названием уже обозначался весь путь, начиная от с. Алтайского, а затем и от г. Бийска. Несмотря на тот факт, что еще в 1961 г. официально «Чуйский тракт» стал начинаться в г. Новосибирске, до сих пор жители Алтая и многие местные краеведы считают его началом переправы (мост) через р. Бию в г. Бийске, где 27 октября 2013 г. был установлен памятник «Нулевому километру» [1].

По некоторым свидетельствам, Чуйский вьючный путь имеет давнюю историю. Так, согласно некоторым легендам, «История Чуйского тракта уходит в глубину веков. Когда-то эта дорога была вьючной тропой, ответвлением Великого Шелкового пути, как ее называли, «китайской дорожкой» [2. С. 73]. А.В. Абакаева, ссылаясь на материалы музея Чуйского тракта и отмечая древность Чуйского тракта, пишет, что «люди возили свои товары в Монголию и Китай по тропе, существовавшей еще со времен Тамерлана» [3]. О том, что ранее по Чуйскому вьючному пути существовала довольно приспособленная дорога, говорят многочисленные факты.

Так, многие авторы и исследователи, в том числе М.А. Басов, упоминают о наличии признаков существования паромной переправы или подвесного моста в урочище Кор-Кечу в прежние времена: «Доказательством же тому, что в прежние времена ходил здесь паром, может служить то, что на обеих сторонах реки еще в настоящее время видны два глубоко продолбленных в утесах отверстия и прямо противоположном

направлении. Вероятно, в эти отверстия вставлялись столбы; к ним и прикреплялся канат, по которому уже двигался паром» [4. С. 80–82]. Похожие факты имеются и в отношении перевала Чике-Таман, о которых пишет, в частности, инженер М.А. Брецинский: «Замечательно, что на северном склоне Чичке-Таману видны следы древней, высеченной в скалах колесной дороги. По словам инородцев, ее прокладывали когда-то китайцы, хотя мудрено судить насколько подобные сказания безошибочны. Эта дорога шириною до 2 сажень, заросла деревьями и загромождена валунами, скатившимися с ближайших горных вершин. Она тоже идет зигзагами, но повороты ее по-видимому, не круги, а подъемы пологи...» [5. С. 13–18]. Однако в русской историографии и источниках более или менее регулярные упоминания об этом пути появляются лишь в XIX в. Объяснениями данному обстоятельству служат в первую очередь два объективных факта: Горный Алтай добровольно вошел в состав Российской империи лишь в 1756 г., но контроль за ним со стороны российских властей был слаб даже в первой половине XIX в., а также долгие ограничения на заселение русскими крестьянами территорий, принадлежавших кочевникам. Более подробно общая ситуация вокруг путей сообщения по Томской губернии изложена в коллективной монографии «История дорожного дела в Томской области» под редакцией известного томского исследователя Сибири В.П. Зиновьева [6].

Авторы приводят разные данные относительно начала русской торговли по Чуйскому пути. Бийский исправник Е. Замятин в 1871 г. писал, что торговые отношения между бийскими купцами, монголами и китайцами начались в первой половине прошлого столетия [7. С. 225], т.е. в первой половине XVIII в. На наш взгляд, данное мнение весьма спорно. Во-первых, подобной позиции не придерживается ни один автор ни до выхода работы Е. Замятина, ни после. Во-вторых, вероятнее всего, имелось в виду «настоящее столетие», т.е. XIX в., так как активная торговля по тракту, по данным иных источников, началась именно в это вре-

мя. В то же время Е. Замятнин сообщает: «Основание заграничной торговли в долине р. Чу положил пращур ныне живущих в Бийске купцов Хабаровых, Иван Хабаров... Одновременно с Хабаровым начал торговые сношения с Китаем змейногорский житель Токарев, а потом постепенно присоединялись к ним бийские купцы: Мальцевы, Кузнецовы, Шебалины и змейногорские Просековы» [7. С. 225]. Первые торговые контакты купца Хабарова в долине р. Чу датируются авторами 1788-м годом, когда он достиг Курайской степи. Подобной позиции придерживаются Е.А. Грехова, А.В. Абакаева, С.А. Могоулчина и др. Данное мнение не подвергается сомнению, особенно учитывая тот факт, что в 1820-х гг. русские купцы стали обосновываться в совсем отдаленных районах. Так, в урочище Кош-Агач «устроили избушки для склада товаров на берегах Чуи...», по данным В.В. Радлова, в 1820-х гг. [8. С. 345], по данным других исследователей, например Г. Ба-ова, около 1840 г. [9. С. 75]. Позиции Г. Ба-ова придерживается и директор музея Чуйского тракта Е.А. Грехова, отмечающая, что начало 40-х гг. XIX в. – это время, когда русские торговцы впервые достигли урочища Кош-Агач [10. С. 5].

Активная торговля по Чуйскому пути стала развиваться с 1820-х гг., как следствие, всё чаще данная дорога стала упоминаться в исторических и историографических источниках. Одной из основных проблем того времени для развития тракта представляла слабая заселенность Горного Алтая. По сообщениям Г. Ба-ова, крайним русским поселением в данной местности к 1820 г. было с. Алтайское [9. С. 75]. При этом он отмечает, что в последующее время начинается активное освоение территорий, находящихся на Чуйском пути, положивших начало многим современным деревням и селам: «Когда же торговля на Алтае более развилась, один из бийских купцов построил дом на р. Семе, где ныне дер. Шебалина, и завел здесь склады товаров и заимку...» [Там же]. Отметим, что во время путешествия по Алтаю трех известных ученых-естество-испытателей К.Ф. Ледбура, А.А. Бунге и К.А. Мейера летом 1826 г. в составе экспедиции, организованной Дерптским университетом, не содержится информации об активных торговых операциях между русским и местным населением. Однако уже в ходе указанной экспедиции содержатся отсылки на проблемы Чуйского вьючного пути, которые будут оставаться нерешенными до конца XIX в.: «Спуск с горы был поэтому крайне трудным, так как из-за дождливой погоды здесь образовалось множество ручейков, делавших почву очень скользкой; кроме того, дорога шла по густому лесу... где лежало множество упавших деревьев. Из-за непомерной лени калмыки, которые обязаны следить за дорогой, предпочитают делать объезды по головокружительным тропам, нежели прикладывать усилия, чтобы разрубить и убрать с дороги упавшее дерево для удобства езды» [11. С. 180].

Что представлял собой Чуйский тракт, правильнее даже сказать Чуйская вьючная тропа, в конце XVIII –

первой половине XIX в., сложно осознать современному обывателю. Двигаясь сейчас по современной федеральной трассе Р-256 даже по узким долинам рек Катунь и Чуи, мы не сталкиваемся ни на йоту с теми преградами, которые представляли перед путешественниками, купцами и местными жителями в ту эпоху. В наиболее общих представлениях тракт представлял собой труднопроходимую и опасную горную тропу, все перевозки по которой совершались исключительно вьючным способом. В силу этого расстояние между Бийском и Кош-Агачем в 519 верст, по сообщениям А.Ч. Камзабаевой, преодолевалось за 12–14 суток, а в межсезонье на это требовалось более 20 суток [12. С. 85]. Отмечу, что расстояние в 519 верст – довольно условное, так как даже в более позднее время в самых труднопроходимых районах Горного Алтая существовало несколько альтернативных обходов одной и той же преграды, в силу чего эта величина лишь в XX в. стала постоянной. Бийский исправник Е. Замятнин привел слова купцов Хабаровых, описывавших семейную историю о том, как начиналась чуйская торговля и как трудно приходилось их предкам: «Предки их отправлялись в Алтай зимою и выходили пешком на лыжах до местности, где ныне находятся селения Алтайской волости, а отсюда выезжали верхами в горы до урочища Чаган Узун и наконец в вершины р. Чу» [7. С. 226].

Перспективы развития торговли по Чуйскому тракту оценил известный русский географ и геолог П.А. Чихачев во время экспедиции на Алтай в марте–декабре 1842 г. Он констатировал важность г. Бийска с точки зрения торговых связей с Китаем и Монголией, но при этом заметил: «Эти отношения пока что незначительны по своим масштабам, но в дальнейшем они смогут приобрести большой вес с точки зрения как экономической, так и политической, пробивая для России еще одну брешь в той неприступной стене, которая возвышается между двумя самыми обширными империями мира» [13. С. 33].

Товарооборот купечества по Чуйскому тракту, несмотря на все трудности, представлялся значительным. В середине XIX в. известный русский путешественник Семенов-Тянь-Шанский сообщал: «Несмотря на всю затруднительность горных путей в южной части Бийского округа, представлявших из себя тропы, годные только для проезда всадника и каравана верблюдов, размеры торгового оборота достигали 300 тыс. руб.» [10. С. 8–9]. Е. Замятнин оценивал ежегодные торговые обороты по Чуйскому пути к середине века в 400 тыс. руб. [7. С. 228]. По этой причине неудивительно, что власти стали активно обсуждать перспективы развития Чуйского тракта и торговли по нему. Так, из обращения к Томскому гражданскому губернатору от 1837 г. мы видим, что государство понимало, какие упущенные выгоды от беспешинной торговли оно имеет: «Г. Министр финансов в отношении ко мне от 28 минувшего октября № 15892 между прочего просит о сообщении ему моего мнения на счет учреждения на Кольванской

линии таможенной заставы, с правом очищать пошлинной все товары в Катунском редуте расстоянии от г. Бийска в 24 верстах, потому движению, что отсюда поворачивают торгующие из Бийска по реке Катунь на Чую...» [14. Л. 1–1 об.]. Относительно реальных объемов торговли по Чуйскому тракту судить сложно, так как никакой официальной статистики, разумеется, не существовало. Из Рапорта бийского земского исправника Томскому гражданскому губернатору от 1838 г. мы видим: «Чуйская торговля есть самая незначительная и едва достигает весь меновый товар русского и китайского произведения до пятидесяти тыс. руб., следовательно, с учреждением таможни казна настолько не приобретет никакой пользы, но даже тех издержек, какие нужно будет употребить на содержание оной» [14. Л. 12–12 об., 14 об.]. Сложно судить, насколько реальна данная цифра, так как вполне можно допустить, что она была искусственно занижена. Даже после учреждения Онгудайской таможни в 1891 г. практически все исследователи и современники отмечали занижение реальной стоимости перевезенных по тракту товаров.

Одно из наиболее ранних описаний Чуйского вьючного пути и торговли по нему принадлежит перу Г.Н. Потанина, составленное в 1856 г. во время полугодового пребывания на Алтае. Наверное, самым ярким описанием состояния пути является меткое выражение путешественника: «...алтайские дороги не проведены, а только протоптаны» [15. С. 279–280]. Среди прочего Г.Н. Потанин отмечает основные статьи перевозки по тракту. Среди русского вывоза он выделяет прежде всего железные изделия: ловушки, топоры и прочее; среди русского ввоза – «чуйские кирпичи» («кирпичный чай»), а также главную статью импорта на многие десятилетия – шкурки сурка [Там же. С. 279].

Стоит заметить, что до 1860 г. все данные о Чуйском тракте очень обрывочны и малы. Первым, по настоящему информативным описанием непосредственно Чуйского тракта является работа выдающегося востоковеда-тюрколога, этнолога и археолога В.В. Радлова, совершившего многократные поездки по Алтаю, только Чуйский вьючный путь он преодолевал трижды – в 1860, 1865 и 1870 гг.

По сообщениям В.В. Радлова, Чуйский вьючный путь в 1860 г. проходил по следующему маршруту: Бийск – спуск к Оби – дер. Иконникова – дер. Катунская – дер. Смоленск – ст. Белокурихинская – с. Алтайское – Сараса – Черга – Мьюта – заимка Балгасаина (на этом месте затем появилась дер. Шебалина) – Коротта – Талда – юрта зайсана Муклай – пос. Онгудай – заимка Хабарова – Чике-Таман – Кор-Кечу – Сальджарский перевал – р. Иня – р. Катунь – Бичикту-бом – левый берег р. Чуи – бом Кызылотыру – бом Калбак-Таш – Акташар-бом – Белый бом – Второй Белый бом (Белый бом Айгулака) – Чибит – Кош-Агач [16. С. 17–38]. Это наиболее краткое описание путевых точек, которых, разумеется, было гораздо больше.

Радлов в своих записях обращает внимание на целый ряд интересных фактов. Бросается в глаза, что он не переправлялся через р. Бию в г. Бийске, а направился по ее правому берегу к Оби, где и совершил переправу в районе современного пос. Сорокино. По аналогичному маршруту в 1842 г. двигался и П.А. Чихачев [13. С. 34]. Он также отметил: «Паром был так велик, что вместе с нашим тарантасом на него смогли въехать еще пять-шесть крестьянских телег...» [16. С. 17]. В указанном описании есть две интересные детали: во-первых, все последующие заметки путешественников, купцов и т.д. будут описывать исключительно переправу через р. Бию в черте г. Бийска; во-вторых, практически все они будут жаловаться, что на всем протяжении тракта переправы представляли собой значительную трудность как из-за бурности рек, так и из-за маленьких размеров паромов. Второй интересный факт, который приводит Радлов, заключается в следующем: перевозки зерна на Алтае по Чуйскому тракту осуществляются зимой, так как это позволяет использовать замерзшие реки в качестве естественной дороги [Там же. С. 18–19]. Это объясняется, прежде всего, большой себестоимостью вьючной перевозки по тракту, превращающей муку или зерно в очень дорогой продукт.

Первым серьезным препятствием на пути в Кош-Агач становился Комарский перевал, находящийся между селами Алтайским и Чергой. Особую трудность на всем протяжении XIX и в начале XX в. он вызывал после дождей, которые превращали дорогу по нему в топкое болото. Радлов в полной мере оценил эту негативную сторону данного участка: «Земля здесь настолько размокла от дождей, что колеса нашего тарантаса глубоко врезались в нее, и была так неровна, что тарантас наш скользил и клонился то вправо, то влево» [Там же. С. 20]. Во многих местах путешественник того времени также сталкивался с тем, что мосты были, как правило, непозволительной роскошью, а весеннее половодье превращало местные речушки в серьезные преграды: «Недалеко от деревни нам пришлось переехать реку вброд [р. Сему недалеко от с. Черги]. Но река и на месте брода была столь глубока, что наш тарантас зачерпнул воды» [Там же]. Стоит заметить, что в 1860 г. В.В. Радлов осуществлял свою поездку во второй половине мая, поэтому неудивительно, что в вода в реках была высокой.

Чуйский тракт к 1860 г. не был исключительно вьючной дорогой. Так, до с. Мьюты вполне можно было добраться на тарантасе. Дальнейшее передвижение осуществлялось, в лучшем случае, на обыкновенной крестьянской телеге до заимки калмыка Балгасаина (существовала на месте с. Шебалино). Последующий путь был исключительно вьючным и представлял собой в некоторых местах известную трудность, даже для верховой езды, о чем нам сообщает В.В. Радлов [Там же. С. 22]. Для «разминки» все проезжающие преодолевали Семинский перевал и перевал Чике-Таман, но первой преградой, ставящей под угрозу даже жизнь,

была переправа через Катунь в урочище Кор-Кечу, которую на то время осуществляли в небольшом челне, представляющим собой «выдолбленный ствол дерева десяти футов длины и около трех футов ширины... за один раз можно было перевезти через реку только три-четыре мешка с поклажей... Лошадям нужно было переплыть реку» [16. С. 30]. Можно лишь представить, насколько затягивалась переправа, когда ее достигали купеческие караваны.

Переправа в Кор-Кечу лишь открывала собой неприступный характер алтайских гор. Сальджарский перевал, многочисленные бомы, нависшие над рекой, заставляли порой даже опытных всадников слезать с лошадей и буквально карабкаться вверх. Радлов приводит подобные факты неоднократно, например: «Здесь скала под названием Бичиктюкая на много сотен футов вертикально спадает к берегу Катуня... Дорога здесь очень узкая и вьется меж высоких скал, поэтому мы перебрались через пом пешком...» [Там же. С. 33]. Дневник В.В. Радлова за 1860 г., к сожалению, не содержит подробного описания всех трудностей передвижения по катунским и чуйским бомам, которые он сделает уже в последующих поездках.

Н.Г. Чмелев заметил, что «до шестидесятых годов Чуйский тракт торговому миру был мало известен и толь-

ко с половины шестидесятых годов начали им пользоваться наши бийские купцы для меновой торговли в Монголии и Китае» [17. С. 24]. Стоит обратить внимание также на следующий факт: «Первоначально торговля велась с так называемыми двоеданцами – кочевыми народами, платившими ясак русскому царю и китайскому императору, но постепенно, по мере продвижения русских на юг и принятием двоеданцев в русское подданство, необходимость в посредничестве отпала» [18. С. 276].

Подписание Пекинского договора в 1860 г. между Российской и Китайской империями, а также Чугучакского протокола о размежевании русско-китайской границы 1864 г. стали поворотным пунктом в истории развития тракта. Отныне к нему было приковано внимание не только бийского купечества, но и самых высоких чиновников. Начиная с поездки томского губернатора Г.Г. Лерхе по Чуйскому тракту летом 1864 г., история Чуйского тракта стала кардинально трансформироваться. Начались первые, пусть и незначительные изменения дорожного полотна, регулярными станут изыскательские работы по тракту. Однако ограниченность финансовых ресурсов империи еще долго не позволит бийским купцам проехать весь путь от Бийска до Кош-Агача на таратайке, хотя нужда в этом, т.е. в проведении колесного пути, назрела уже к 1860-м гг.

## ЛИТЕРАТУРА

1. «Нулевой километр Чуйского тракта» откроют в Бийске // Бийский рабочий. 22.10.2012. URL: <http://biwork.ru/c231-vse-novosti/65571-nulevoj-kilometr-chujского-тракта-otkroyut-v-bijske.html> (дата обращения: 28.08.2017).
2. Дмитриев А.В. Шукшин. Алтай. Чуйский тракт // Литературный календарь: книги дня. М. : Образование 3000, 2009. Т. 1, № 4. С. 73–82.
3. Абакаева А.В. Роль Чуйского тракта в развитии сел Горного Алтая (на примере села Иня) // Вестник молодых ученых : сб. науч. работ. Горно-Алтайск : РИО ГАГУ, 2010. № 7. URL: <http://e-lib.gasu.ru/vmu/ahive/2010/01/1.pdf> (дата обращения: 13.07.2017).
4. Басов М.А. Путевые заметки по Алтаю // Алтай в трудах ученых и путешественников XVIII – начала XX веков. Барнаул : Алт. краев. ун-верс. б-ка им. В.Я. Шишкова, 2009. Т. 3. С. 75–92.
5. Брешинский М.А. Исследование путей в Алтайском крае // Записки Западносибирского отдела Императорского Русского географического общества. Омск : Тип. Окружного штаба, 1881. Кн. III. С. 1–30.
6. Андрищенко Б.К., Бузанова В.А., Зиновьев В.П., Зыкова В.Г., Коновалов П.С. История дорожного дела в Томской области / отв. ред. В.П. Зиновьев. Томск : Изд-во Том. ун-та, 1999. 284 с.
7. 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 : В Губернской типографии, 1871. С. 225–241.
8. Радлов В. Торговые сношения России с Западной Монголией и их будущее // Записки Императорского Русского географического общества по отделению статистики. СПб., 1871. Т. 2. С. 339–383.
9. Ба-ов Г. Чуйский торговый путь в Монголию (Его настоящее как вьючного пути, и будущее, как колесного) // Дорожник по Сибири и Азиатской России. Томск : Долгоруков В.А., 1899. Кн. II (март–апрель). С. 74–86.
10. Грехова Е.А. Чуйский тракт до монгольской границы. Историко-краеведческий очерк. Бийск, 2006. 100 с.
11. Ледебур К.Ф., Бунге А.А., Мейер К.А. Путешествие по Алтайским горам и джунгарской Киргизской степи. Новосибирск : Наука, 1993. 415 с.
12. Камзабаева А.Ч. Чуйский тракт – история и современность (по документам архивного фонда Кош-Агачское ФГУ «Дорожно-эксплуатационное предприятие № 221») // История и современность Республики Алтай : материалы республ. науч.-ист. конф. Горно-Алтайск, 2012. С. 85–89.
13. Чихачев П. Путешествие в Восточный Алтай. М. : Гл. ред. вост. лит. изд-ва «Наука», 1974. 360 с.
14. Государственный архив Томской области. Ф. 3. Оп. 18. Д. 120.
15. Потанин Г.Н. Полгода на Алтае // Русское слово. 1859. № 12. С. 245–302.
16. Радлов В.В. Из Сибири: Страницы дневника / пер. с нем. К.Д. Цивинной, Б.Е. Чистовой ; примеч. и послесл. С.И. Вайнштейна. М. : Наука, 1989. 749 с.
17. Чмелев Н.Г. Чуйский тракт и наша торговля в Китайской империи // Сибирский наблюдатель. Бывший дорожник по Сибири и Азиатской России. Томск : Долгоруков В.А., 1902. Кн. 5 (май). С. 23–32.
18. Старцев А.В. Строительство Чуйского тракта во второй половине XIX – начале XX в. // Ползуновский вестник. 2004. № 3. С. 276–282.

*Podrezov Michail V.* National Research Tomsk State University (Tomsk, Russia), Altai State Humanitarian and Pedagogical University (Biysk, Russia). E-mail: [misha\\_1101@mail.ru](mailto:misha_1101@mail.ru)

### CHUYSKY PACK PATH: THE END OF THE XVIII – THE FIRST HALF OF THE XIX CENTURY

**Keywords:** Chuysky Tract; Chuysky Pack Path; Russian-Mongolian trade; road construction; Biysk merchantry.

Article represents the first attempt to unite scattered and fragmentary data on this well-known Siberian road, which played a significant role in the development of the Altai Mountains, Tomsk Province, as well as Russian-Mongolian and Russian-Chinese relations.

The purpose of this research is to analyze the origin of the Chuysky Tract as a trade route between the Russian and the Chinese empires at the end of the 18th and the first half of the 19th century (from the voluntary entry of the Gorny Altai and the first mention of trade in the River Chuya Valley until attention from the provincial and imperial authorities after the signing of the Beijing Treaty and the Chuguchak Protocol in the 1860s). The research is based on several groups of historical sources. Firstly, there are the materials of ethnographers, travelers, officials and engineers of that time: M.A. Basov, M.A. Breshchinsky, E. Zamyatnin, V.V. Radlov, G.N. Potanin and others. Secondly, the materials of the archival funds: State Archives of the Tomsk Region. F. 3. Op. 1. D. 381. Decisions of the Biysk City Duma, State Archive of the Altai Territory. F. 65. Tomsk Gubernia Department and a number of other funds of these archives, which allow to assess the overall situation in the field of road construction in the Altai Region. The historiography of this topic can be divided into two groups. The first is the work of pre-revolutionary researchers - N.G. Chmelev, G. Ba-ov and others, which are of considerable value, because a significant part of the data they provide is not reflected in subsequent generalized works. The second group is the work of researchers of the Siberian road system and Russian-Mongolian trade relations - V.P. Zinoviev, A.V. Startsev, E.A. Grekhova, A.C. Kamzabaeva, A.V. Abakayeva, in which various aspects of road construction in Siberia and the Altai are revealed on the basis of archival materials and other evidence, where one of the prominent roles was assigned to the Chuysky Tract due to its strategic importance. In the course of the research, the author came to some conclusions. Firstly, earlier on the site of the Chuysky Pack Path, there was a very developed road, which was, apparently, much more advanced, as the remnants of man-made construction show. Secondly, the establishment of the border and the rules of trade between the Russian and the Chinese empires in the 1860s gave Chuysky Pack Path a significant impulse in development, as it was in the center of attention not only of Biysk officials, but also of provincial and imperial authorities. Thirdly, all the main difficulties of movement along the Chuysky Tract - mountain passes, crossings across the Katun and numerous bumps - had already required immediate development by the middle of the XIX century, but due to various financial and technical problems, the tract remained at the same stage of development until the beginning of the XX century, and that became a significant brake for the development of Russian-Mongolian-Chinese trade.

## REFERENCES

1. *Biyskiy rabochiy*. (2012) "Nulevoy kilometr Chuyskogo trakta" otkroyut v Biyske ["Zero kilometer of the Chuysky Trakt" to be opened in Biysk]. 22nd October. [Online] Available from: <http://biwork.ru/c231-vse-novosti/65571-nulevoy-kilometr-chuyskogo-trakta-otkroyut-v-bijske.html>. (Accessed: 28th August 2017).
2. Dmitriev, A.V. (2009) Shukshin. Altay. Chuyskiy trakt [Shukshin. Altai. Chuysky Trakt]. *Literaturnyy kalendar': knigi dnya*. 1(4). pp. 73–82.
3. Abakayeva, A.V. (2010) Rol' Chuyskogo trakta v razvitiy sel Gornogo Altaya (na primere sela Inya) [Chuysky Trakt in the rural development of Gorny Altai (a case study of Inya)]. *Vestnik molodykh uchenykh*. 7. [Online] Available from: <http://e-lib.gasu.ru/vmu/arhive/2010/01/1.pdf>. (Accessed: 13.07.2017 g.).
4. Basov, M.A. (2009) Putevye zametki po Altayu [Travel notes on the Altai]. In: Skubnevskiy, V.A. (ed.) *Altay v trudakh uchenykh i puteshestvennikov XVIII – nachala XX vekov* [Altai in the works of scientists and travelers of the 18th – early 20th centuries]. Vol. 3. Barnaul: Altaiskaya kraev. univers. b-ka im. V.Ya. Shishkova. pp. 75–92.
5. Breshchinskiy, M.A. (1881) Issledovanie putey v Altayskom krae [The study of ways in the Altai Territory]. In: Slovtsov, P. et al. *Zapiski Zapadnosibirskogo otdela Imperatorskogo Russkogo Geograficheskogo obshchestva* [Notes of the West Siberian Department of the Imperial Russian Geographical Society]. Book 3. Omsk: Tipografiya Okruzhnogo shtaba. pp. 1–30.
6. Andryushchenko, B.K., Buzanova, V.A., Zinoviev, V.P., Zykova, V.G. & Kononov, P.S. (1999) *Istoriya dorozhnogo dela v Tomskoy oblasti* [The history of the road business in the Tomsk region]. Tomsk: Tomsk State University.
7. Zamyatnin, E. (1871) O torgovle biyskikh kuptsov s kitaytsami i mongolami na Kosh-Agache v doline reki Chu [About the trade of the Biysk merchants with the Chinese and Mongols on the Kosh-Agach in the valley of the Chu River]. In: *Pamyatnaya knizhka Tomskoy gubernii na 1871 god* [The Memorandum Book of Tomsk Province for 1871]. Tomsk: V Gubernskoy tipografii. pp. 225–241.
8. Radlov, V. (1871) Torgovye snosheniya Rossii s Zapadnoy Mongoliey i ikh budushchnost' [Trade relations of Russia with Western Mongolia and their future]. In: Radlov, V. et al. *Zapiski Imperatorskogo Russkogo geograficheskogo obshchestva po otdeleniyu statistiki* [Notes of the Imperial Russian Geographical Society on the Division of Statistics]. Vol. 2. St. Petersburg: [s.n.]. pp. 339–383.
9. Ba-ov, G. (1899) Chuyskiy torgovyy put' v Mongoliiyu (Ego nastoyashchee kak v'yuchnogo puti, i budushchee, kak kolesnogo) [Chuysky trade route to Mongolia (Its present as a pack track, and the future as a wheel road)]. In: Dolgorukov, V.A. (ed.) *Dorozhnik po Sibiri i Aziatskoy Rossii* [Travelogue on Siberia and Asian Russia]. Book 3. Tomsk: Dolgorukov V.A. pp. 74–86.
10. Grekhova, E.A. (2006) *Chuyskiy trakt do mongol'skoy granitsy* [Chuysky Trakt to the Mongolian border]. Biysk: [s.n.].
11. Ledebour, K.F., Bunge, A.A. & Meyer, K.A. (1993) *Puteshestvie po Altaiskim goram i dzhungarskoy Kirgizskoy stepi* [Journey through the Altai Mountains and the Dzhungarian Kirghiz Steppe]. Translated from German. Novosibirsk: Nauka.
12. Kamzabaeva, A.Ch. (2012) [Chuysky Trakt – history and modernity (according to the documents of the archival Fund of the Kosh-Agach FGU "Road-operational enterprise No. 221")]. *Istoriya i sovremennost' Respubliki Altay* [History and the Present of the Altai Republic]. Proc of the Republican Conference. Gorno-Altaysk. pp. 85–89. (In Russian).
13. Chikhachev, P. (1974) *Puteshestvie v Vostochnyy Altay* [Journey to the Eastern Altai]. Moscow: Nauka.
14. The State Archives of Tomsk Region. Fund 3. List 18. File 120.
15. Potanin, G.N. (1859) Polgoda na Altae [Six months in the Altai]. *Russkoe slovo*. 12. pp. 245–302.
16. Radlov, V.V. (1989) *Iz Sibiri: Stranitsy dnevnika* [From Siberia: Diary pages]. Translated from German by K.D. Tsivina & B.E. Chistova. Moscow: Nauka.
17. Chmelev, N.G. (1902) Chuyskiy trakt i nasha torgovlya v Kitayskoy imperii [Chuysky Trakt and our trade in the Chinese empire]. In: Dolgorukov, V.A. (ed.) *Sibirskiy nablyudatel'* [Siberian observer]. Vol. 5. Tomsk: Dolgorukov V.A. pp. 23–32.
18. Startsev, A.V. (2004) Stroitel'stvo Chuyskogo trakta vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v. [Construction of Chuysky Trakt in the second half of the 19th – early 20th centuries]. *Polzunovskiy vestnik – Polzunovskiy Almanac*. 3. pp. 276–282.