

РОЛЬ ЧУЙСКОГО ТРАКТА В РАЗВИТИИ СЁЛ ГОРНОГО АЛТАЯ (НА ПРИМЕРЕ СЕЛА ИНЯ)

Развитие путей сообщения и транспорта влияет на социально-экономические, культурные стороны жизни населения. Основной жизненной транспортной артерией Республики Алтай является Чуйский тракт. Значение его трудно переоценить, в том числе и для отдельного населенного пункта, который располагается вдоль дороги. Вдоль Чуйского тракта в разные годы возникали и развивались такие сёла, как Шебалино, Онгудай, Хабаровка, Кош-Агач. В их числе и село Иня. Село Иня относится к современному Онгудайскому району, находится в центральной части Республики Алтай, в 280 километрах от её столицы города Горно-Алтайска. Численность населения составляет примерно 1000 человек, коренными жителями являются алтайцы – алтай-кижи.

Первые сведения о дороге относятся к 1788 г., когда русские торговые люди возили свои товары в Монголию и Китай по тропе, существовавшей еще со времен Тамерлана. Позже, в конце XIX века, вьючная тропа была усовершенствована, превратилась в колесной тракт [4]. Это способствовало включению села Иня в цепь путей сообщения. В Чуйском направлении торговые связи русских купцов с коренным населением развивались сравнительно быстрыми темпами. Торговля осуществлялась разными путями, один из которых проходил в направлении Бийск – Верх-Катунск - Черга – Шебалино - Онгудай-переправа - Кор-Кечу – Сальджарский перевал со спуском к долинам рек Чёрная и Иня, далее к Чуе и шёл по правому берегу до Кош-Агача. Расстояние от Кор-Кечу до устья Ини составляла 27 км.[6, С.63]. Близость границы с Монголией и Китаем, растущий товарооборот русских купцов с ними привел к необходимости перехода к более безопасным и удобным дорогам. Для этих

целей проводились изыскательные экспедиции. В нашем регионе работали Барнаульский исправник С.П. Лучшев и инженер И.И. Билль. Последний предложил впервые построить три паромные переправы через Катунь: у бомов Кор-Кечу, Яломан и села Иня. Для поддержания дороги в соответствующем порядке привлекали местных жителей, на которых была наложена повинность по исправлению дорог – 3 дня в год на две платежные души (1898 г.).

В этот период кроме Чуйского тракта были также Уймонский, Бийско-Кебезенский тракт и другие пути местного значения. Но главное движение всё же осуществлялось по Чуйскому тракту. Именно от качества дорог, присутствия на них населённых пунктов, а также от наличия на пути следования подножного корма для лошадей во многом зависела стоимость проезда, а значит и цена на ввозимые и вывозимые товары. Самым благоприятным в этом смысле, если взять Чуйский тракт, являлся участок дороги от Бийска до Онгудая. Его протяженность 245 верст. В Онгудее функционировала пограничная таможня, учрежденная 11 июня 1891 г. Прямой противоположностью служил путь от Онгудая до Кош-Агача. Протяженность этого участка составляла 260 вёрст [6, С. 71-73]. На пути встречалось мало населённых пунктов.

В 1901 г. начались работы по устройству колесной дороги на перевале Чике-Таман, поскольку до него колесная дорога уже существовала [4]. Весной 1902 г. работы по прокладыванию дороги были продолжены за Чике-Таманом и за селом Усть-Иня. К середине 1903 г. колёсная дорога проложена на всём протяжении Чуйского торгового пути [1, С.16-17]. После появления колёсной дороги население стали привлекать к ямской гоньбе, что привело к дополнительным

возможностям: развитию почтовой службы, получению местным населением жалованья. В селениях возникли станции, практически представлявшие собой пункты смены верховых лошадей, одним из которых была Иня. Исследователь В.В. Сапожников, совершивший несколько экспедиций на Алтай в конце XIX в., писал: «для поездок по Чуйским белкам проводников лучше брать в Усть-Ине, для посещения Катунских белков в Катанде» [6, С.25]. То есть пункт, Иня был довольно известен и востребован.

Постановлением от 26 мая 1922 г. Чуйский тракт признан трактом государственного значения, и спустя шесть лет на Чуйском тракте открылось регулярное движение [7, С.24]. О таком событии свидетельствуют воспоминания шофёра Г. Чеснокова: «Летом 1930 г. из Бийска пришли на Чуйский тракт первые колонны машин, которым пришлось работать здесь постоянно» [3]. Для безопасной и удобной доставки грузов возникла необходимость в создании автобазы. Создание автобазы обусловлено тем, что доставка грузов из территории России до Монголии занимает довольно продолжительный промежуток времени. А для водителей во избежании трудностей на дороге необходимо было место. Под посёлком Идро была образована стоянка автобазы «Союзтранс». Так из воспоминаний Г. Чеснокова: «Во главе автобазы был Василий Качанов. Она была открыта на Миминском Боме, в придорожном домике строителей. Поднялись ряды белых палаток для шоферов, жизнь закипела. Начали подвозить мох, лес, прочие стройматериалы. И вдруг срочная телеграмма из Москвы. Автобазу приказано основать на Ине. Посланник И. И. Воронков был начальником автобазы. Он с Малой Ини привёл председателя сельсовета Семёна Кайгородова. Тот показал рукой: вот здесь от берега Катунь и паром до посёлка и строите! Так родилась Ининская автобаза «Союзтранс». Лето 1930 г. было напряженным не только для строителей, но и для шофёров и

слесарей. Жили кто в палатках, кто в землянках, вырытых в крутом откосе. Каждый день прибывали люди. Опытные шофёры совершали сложные рейсы. Экспортные грузы доставляли в Кош-Агач. На Ине работали эксперты импортных грузов. Складов ещё не было, товар хранили под навесами. Из Бийска прибыл пеший взвод И.С. Леванкова для круглосуточной охраны. Также на территории гаража автобазы была пожарная охрана, которая имела колокольню» [3]. Вход на территорию автобазы был строго по пропускам. Много было сделано по улучшению жилищно-бытовых условий для шоферов и всех работающих на тракте, так 1934 г. было построено двухэтажное общежитие [6, С.37]. В 1933 г. автобаза «Союзтранс» была переименована в автобазу ЧВТ (Чуйский военизированный тракт), так как трасса, являясь объектом государственного значения начала надлежащим образом охраняться. От состояния тракта зависела поставка грузов в соседнюю Монголию, то есть определялось развитие международных отношений.

В 1935 году начали строить через реку Катунь двухкабельный висячий мост, который является уникальным памятником, сделанным руками людей. По своей конструкции он был таковым первым. Мост был спроектирован инженером Сергеем Афанасьевичем Цаплиным, который являлся «мастером» своего дела. Сергей Афанасьевич окончил Ленинградский институт инженеров путей сообщения, со студенческой скамьи увлекался теорией висячих мостов. В своей работе «Многоцепные висячие фермы» разработал ряд новых и оригинальных систем висячих мостов. Его идеи нашли отражение в строительстве моста у села Иня. Он руководил людьми, претворявшими его проект в жизнь, был главным инженером и начальником строительства. О нём дает представление сообщение Г. Чеснокова: «в банк пришёл человек назвался инженером Цаплиным. Открыл счёт строительства подвесного моста через реку Катунь на Ине. Банк в

связи с этим открыл вспомогательную кассу отделение Онгудайской сберкассы № 2337. строительство моста, обеспечение лесоматериалом осуществлял в то время Чернов Фёдор Михеевич» [3]. Общая длина моста по настилу составила 142 метра, средний речной пролёт равен 21 метр, пилоны моста высотой 21 метр представляют собой качающиеся железобетонные рамы. Цепи моста перекинута через вершины пилонов и закреплены в анкерных плитах. Для моста отбиралась первосортная древесина лиственница. Канаты скручивали на месте, прямо на льду застывшей Катунь, при помощи автомобиля. Мост строили заключенные седьмого отделения Сиблага НКВД. После завершения работ всех их обещали амнистировать, поэтому у моста ещё одно название – «дембельский» [5]. По воспоминаниям жителя села Малая Иня Какашева Кокпаша: «Это было в 1935 году тогда я, возвращался из армии, служил в Приморье. Когда приехал в Барнаул, заехал в управление там как раз набирали милиционеров, желающих ехать к нам на Иню, я записался. Нас было много, мы работали охранниками. Мост строили заключенные. Работали и днём, и ночью. Ночью работали при свете фонарей. Всю работу делали вручную. Заключенные жили на левом берегу Катунь в палатках, зимой в бараках. Всего заключенных было три тысячи. Среди них были талантливые и умные люди. Сочиняли песни, даже устраивали иногда концерты. Здесь были бригады пильщиков, пилой готовили тес, плахи, брусы разного размера. Руками натягивали тросы, крутили гайки. Выше моста стояли маленькие домики, там жили начальники» [3]. Мост является памятником Сталинской эпохи. В апреле 1936 г. начались испытания объекта. Шесть автомобилей ЗИС с полным грузом от 6 до 8 тонн медленно проехали от берега до берега, на глазах восторженных зрителей. Приёмная комиссия сделала вывод: «Мост может быть открыт для движения автомобилей без ограничения скорости и веса в пределах норм». Весь мост создает впечатления изящного и

гармоничного сооружения. «Лёгкое очертание всего моста необычайно гармонирует с волнистыми линиями гор, на фоне которых он расположен», - писал С.А. Цаплин [5].

С большим уважением вспоминают старожилы тех, кто строил этот мост. День открытия был праздником для всех жителей Ини и близлежащих сёл. Играл духовой оркестр. С.А. Цаплин открыл митинг. Собралось много людей, все были нарядные, поздравляли друг друга. Для них он был новым этапом, шагом к будущим изменениям.

В последующем мост охраняла военизированная часть, а после Великой Отечественной войны его передали в Дорожно-эксплуатационное управление (ДЭУ). Мост являлся объектом за состоянием, которого следили. Охранялся мост и днём, и ночью. Там горели фонари, в наличии был противопожарный инвентарь, телефон, имелись сторожевые будки. В 1950-1960-х гг. работниками охраны были – Е.Е. Куликова, О.И. Васенина, Л.М. Пещерская, Д.В. Михайлова, М. Фролова. В послевоенные годы по Чуйскому тракту перегоняли скот из Монголии. В селе был открыт пункт «Скотоимпорт», где были организованы ночлег, питание, баня, ветеринарная служба [2].

В 1962 г. на территорию села передислоцировался отряд из Сrostок Алтайского края, с целью расширения и реконструкции Чуйского тракта. Мост по проекту С.А. Цаплина эксплуатировался до 1970 г. В 1970 г. был построен новый мост по проекту В.А. Осипова. Он был построен Бийским мостопоездом № 203. С этого же года он введён в эксплуатацию [2]. В 1994 г. он объявлен памятником истории и культуры Российской Федерации.

Строительство Чуйского тракта в целом, как для России, так и её отдельной части имело весьма важное значение. Развитие от колесной дороги до тракта государственного значения, повлияло на многие сферы жизни местного населения, проживающего вдоль Чуйского тракта:

способствовало распространению ямского промысла, в советское время обеспечивала работой не малое количество людей. К концу XIX и к началу XX в. происходит установление примерного пути, предопределение придорожных селений Горного Алтая, таких как Иня в звено путей сообщения. Наиболее опасными участками пути были переправы через бурные горные реки, поэтому возникла необходимость строительства мостов. Мост в рамках этого создан уникальный проект первый в мире двухкабельный висячий мост, который сейчас является историко-культурным наследием, памятником мостостроения. Мост, построенный в 1970 г. сменил к этому времени уже старый мост, в современное время он является функционирующей частью современного Чуйского тракта, охраняемый государственными структурами. На данном примере о роли Чуйского тракта в развитии отдельной части нашего региона прослеживается несомненная как социальная, так и политическая значимость транспортных объектов.

Литература

1. История Горного Алтая. В 3 т. Т. 2. 1900 – 1945 гг. / Под ред. Н.М. Екеевой, Н.Ф. Иванцовой. Бийск, 2000. – 235 с.
2. Кудачина, Р. Былое и думы.../ Р. Кудачина // Ажуда. – 2000. – 28 сентября.
3. Летопись села Иня / 1980.
4. Материалы музея Чуйского тракта/ <http://www.trakt.skyth.ru/myzei.html>
5. Подвесной мост через р. Катунь у с. Иня/ <http://altairepub.ru/sheya/promost/index.html>
6. Пустогачева, Т.С. Развитие торговли в Горном и Предгорном Алтае во второй половине XIX - начале XX века / Т.С. Пустогачева. – Томск: Издательство Том. ун-та, 2007. – 184 с.
7. Сапожников, В.В. Пути по Русскому Алтаю /В.В. Сапожников. – Новосибирск: Сибкрайиздат, 1926. – 226 с.
8. Табаев, Д.И. Чуйский тракт /Д.И. Табаев. - Горно-Алтайск: Горно-Алтайское отделение Алтайского книжного издательства, 1975. – 80 с.