

# ОБЬ-ЕНИСЕЙСКИЙ ВОДНЫЙ ПУТЬ

## МАШИНЫ ВО ВРЕМЕНИ

Павел Мирошников,  
фото автора

Часть первая: *Начало пути*



**Путешествие, которое совершили в этом году члены новосибирского клуба OFF ROAD MASTER в рамках ежегодной трофи-экспедиции «Сибирский марафон», надолго запомнится не только самим участникам этого уникального приключения, но и по праву может претендовать на звание лучшего автомобильного путешествия России этого года! Впервые машины прошли вдоль исторического места освоения Сибири – Обь-Енисейского канала. То, что удалось сделать новосибирским любителям автоэкстремальных путешествий, вряд ли удастся повторить в ближайшее время кому-то еще.**

История освоения Сибири кажется известной нам еще со школьной скамьи. Но, тем не менее, «белым пятном» остаются для нас несколько веков, незначительных по меркам мировой истории, но впитавших в себя мужество и терпение людей, осваивавших и обживавших суровые и, казалось бы, малопригодные для жизни места. Эти времена, эти люди, их дела достойны восхищения. Здесь, в Сибири, на новых землях росли города, строились заводы и фабрики, осуществлялись смелые по замыслу и техническому воплощению проекты.

Одним из таковых был проект соединения каналом двух великих сибирских рек – Оби и Енисея, который задумывался задолго до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. При успешном его осуществлении история развития Сибири сложилась бы по-иному.

Идея совершить путешествие на автомобилях вдоль Обь-Енисейского канала возникла, как это часто бывает, совершенно случайно. Однажды Игорь Куликов, президент клуба OFF ROAD MASTER, увидел по телевизору документальный фильм о заброшенном уникальном рукотворном сооружении – Сибирском водном пути. Главное, что расположен он был совсем рядом – на границе Томской области и Красноярского края. Через несколько дней (опять воля случая) ему в руки попадает книга, написанная красноярскими путешественниками о водном переходе по каналу, которое они совершили в 1969 году. Там были

фотографии шлюзов, схемы и подробное описание маршрута. Поскольку они двигались по воде, то о дорогах упоминаний не было никаких, кроме, пожалуй, одного – здесь когда-то проходил так называемый «Баронский тракт» – деревянная дорога, идущая напрямик через множество болот от шлюза к шлюзу.

Этого было достаточно, чтобы загореться идеей провести очередное приключение в этих местах. В клубе предложение поддержали единогласно. Началась кропотливая работа по подготовке к путешествию. Чем больше мы узнавали об истории тех мест, тем сильнее убеждались в правильности выбранного маршрута.

### ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

*Мысль о соединении бассейнов Оби и Енисея искусственным водным путем возникла еще в конце XVIII века. На это наводило удобное расположение притоков, подходивших довольно близко друг к другу. Авторы проекта Обь-Енисей-*

*ского водного пути обещали государству и купцам значительные прибыли.*

Первый шаг к прокладке канала сделал в 1872 году сибирский купец П. Е. Фунтусов, снарядивший на свои средства небольшую изыскательскую партию с целью определить наиболее выгодное направление для соединения притоков Оби и Енисея. Это привлекло внимание властей, которые в 1875 и 1878 годах отправили сюда экспедиции Министерства путей сообщения. Они-то и разработали проект, который предусматривал сооружение соединительного пути длиной 280,8 км с тремя десятками шлюзов и плотин. Ширина и глубина водоема проектировались достаточными для пропуска плавающих тогда по Оби и Енисею судов без перегруза. Срок реализации проекта определялся в семь лет. Министерство путей сообщения и Министерство финансов были «за». Веское «против» сказал Госсовет, урезав смету и определив физические параметры будущего соединительного пути лишь для хода маломерного флота.

Работы по сооружению канала начались в 1883 году. С обской стороны

▼ Все, что осталось от леспромхоза



путь был проложен через последовательные притоки реки Кеть – Озерную – Ломоватую – Язевую до озера Большого (Водораздельного). Затем следовал собственно канал между озерами и руслами первого водоема с Енисейской стороны – реки Малый Кас, который через реку Большой Кас соединялся уже с Енисеем. Общее расстояние между Обью и Енисеем составило 1090,8 км. Сам же «Обь-Енисейский соединительный путь» составил 204,1 км, внутри него русла рек были расчищены, выпрямлены, углублены и шлюзованы. Был он по длине больше знаменитого Суэцкого канала (161 км). Собственно же канал или, как его называли, «прокоп», соединявший озеро Водораздельное и русло Малого Каса, имел протяженность 8 км. Первое судно через канал прошло в 1888 году.

Строительство продолжалось с перерывами до 1898 года, а в 1901 году финансирование было прекращено окончательно. За это время было сооружено 14 шлюзов (из намеченных 29), при которых появились жилые поселки, называемые «станами». Самыми крупными были два – Ильинский и Новый.

Водный путь начал действовать, постепенно наращивая свои обороты. Однако ненужная экономия (казна потратила только 3,5 млн руб. из запрашиваемых 8 млн) сделала из новостройки вовсе не тот объект, который предлагали проектировщики. Он оказался на 106,6 км короче, имел почти в два раза меньше шлюзов и такую ширину канала и гидротехнических сооружений, которая позволила проходить через них лишь маломерным судам и требовала длительного и трудоемкого перегруза. Поэтому заказчики, избегая морок, предпочитали отправлять свои грузы по только что построенной Транссибирской магистрали.

Уже в конце XIX – начале XX века Обь-Енисейский водный путь не то что не приносил прибыли, а даже не оправдывал свое содержание. Ни один коммерческий караван через него так и не прошел.

После революции новые власти решили проблему канала оперативно и бесповоротно – они его закрыли. Последний раз водный путь послужил в военном 1942 году. Было принято решение перекинуть с Енисея на Обь три парохода и один катер-газоход. Беспрецедентный переход через полуразрушенные шлюзы продолжался более четырех месяцев. С судов вынуждены были снять гребные колеса, часть надпалубных надстроек, но передислокация прошла успешно.

\*\*\*

**Р**асполагая историческим материалом, мы не имели абсолютно никакой информации о том, в каком состоянии находятся сейчас канал и шлюзы. Есть ли дороги, а если есть, то возможно ли по ним двигаться на тяжелых машинах. Поскольку наше путешествие готовилось выполнить



▲ До сих пор гидросооружения выполняют свою работу. Но людям она уже давно не нужна

исследовательские задачи, то решено было слово «рейд» заменить на «экспедицию». Так как в движениях джиперов, автоэкстремальщиков и путешественников подобного еще не было, то новосибирцы и здесь стали первыми!

Итак, мы приступили ко второму этапу экспедиции – подготовке техники. Осознавая, что нас может ожидать в томских болотах, соответствующим образом старались «экипировать» каждый автомобиль. В обязательный комплект должны были входить: лебедка, дополнительные баки для горючего, мотопила, траки-мостки, скобы, блоки, тросы, шноркели, около ста метров «клубной» веревки.

Время старта было назначено на конец июля – «сухое» время года, когда

экспедиции «Сибирский марафон». Недолгие проводы, и колонна внедорожников в сопровождении эскорта машин ДПС покидает город. На кольцевой развязке сопровождающие, пожелав нам счастливой дороги, возвращаются обратно, а мы едем в сторону Кольвани. Наша дорога пойдет по левой стороне Оби до Колпашево. Там



▲ Дерево – основной строительный материал для гаражей

возможные водные преграды должны быть маловодными. Однако, природа внесла свои коррективы в народный календарь – июнь и июль 2001 года были рекордными по количеству выпавших осадков. Но это нас уже не могло остановить.

16 июля 2001 года – старт трофи-

мы повернем на восток и уже вдоль реки Кеть будем добираться до деревни Усть-Озерное. От этого населенного пункта начинался отсчет верст Обь-Енисейского водного пути, и должны начаться километры бездорожья нашей трофи-экспедиции.

Двигаться вдоль Оби, а не через Томск, где дорога получилась бы намного короче, было решено сознательно: этим мы как бы повторяли водный путь, существовавший на протяжении веков, который был единственным, так как обычных сухопутных дорог просто не было. Да еще и потому, что весь маршрут должен был идти вдоль крупных рек, по историческим местам.

От Новосибирска до Колпашево идет хорошая дорога. Среднюю ско-



▲ Дорожные знаки тоже из дерева

рость колонны выдерживаем по амфибии. «Земноводное» на удивление резво ведет себя на асфальте: 60-70 км/час. Расплата за скорость – «Михалыч» получает сильный шум и постоянную пыль в салоне, т. е. открытом кузове.

Колпашево. Переправа через Обь. Сорок минут маленький катер, неспешно огибая островки, переправляет тяжело груженую плавучую платформу на противоположный берег.

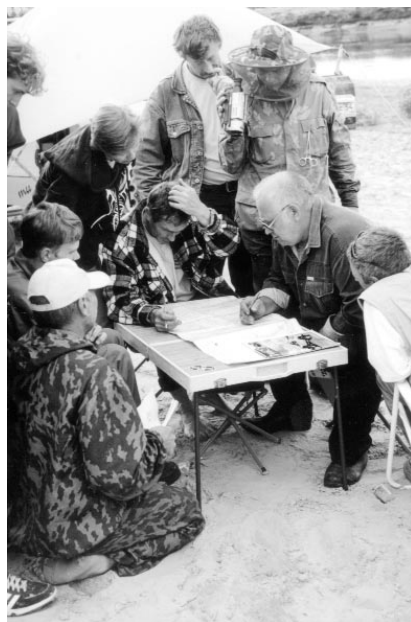
Бескрайний речной простор. Огромные и невесомые пушистые облака где-то на горизонте сливаются с землей. Простор, который мы увидим не скоро, которого нам так будет не хватать, о котором мы будем мечтать. Беззаботность и спокойствие.

Пока есть время, спрашиваем у попутчиков, что они знают о местах, куда мы едем, слышали ли что-нибудь о «забытом канале»? К нашему огромному удивлению и разочарованию, не-

смотря на то, что почти все они местные, про Обь-Енисейский канал они не слышали и о тех местах ничего не знают. Не знает о канале даже капитан маленького буксира.

От Колпашево дорога поворачивает на Восток, в край лесов, болот и... песка. Песок такой белый, что при ярком солнце слепит глаза. Мельчайшая пыль, поднятая машинами, как плотный туман, висит над дорогой. Она проникает и в салон, покрывая вещи и сидящих в нем толстым слоем. Спасение, если идет дождь.

За песчаниками начинаются леса. Их сменяют болота. Много вырубок. Это огромные площади земли. Обочины дороги то тут, то там «украшены» свалками невывезенных деревьев. Это следы былой деятельности леспромхозов, самых крупных в стране. Сейчас они развалились, а сваленный лес остается догнивать.



▲ Первая встреча с егерем. Сверяем карты



▼ День отдыха

# СТО

**круглосуточно**

**ТО и РЕМОНТ**

## 3 КЛЮЧЕЙ

**АВТОЦЕНТР**

ул. Кирова, 116

**66-29-46**

**66-34-84**

Тел. 156627

Дерево здесь повсюду. Дерево – самый доступный строительный материал. Дорожные знаки из дерева! Гаражи из дерева! С такими сооружениями мы сталкиваемся, заехав в поселок Белый Яр. Это районный центр Верхнекетского района Томской области, граничащий с Красноярским краем. На землях этого района в свое время и был сооружен канал. Это последний крупный населенный пункт на нашем пути перед шлюзами. Заправляемся горячим под завязку – в основные и дополнительные баки. Дальше заправочных станций уже не будет.

Изрядно потяжелевшие машины держат путь на Усть-Озерное.

Еще одна переправа – река Кеть. Уже поздняя ночь. Переправившись на другой берег, встаем лагерем. Здесь у нас будет день отдыха – дневка. Впервые, необходимо осмотреть машины после тысячекилометрового пробега и подготовить их к следующему этапу – категорийному участку. Во-вторых, определить и уточнить дальнейший план действий, поговорить с местными жителями о предстоящей нам дороге, которую они должны отлично знать.

Наш лагерь разбит на берегу реки Кеть. Медленно, не спеша несет она свои красноватые, настоянные на торфяниках воды. Эта река – еще одна страница российской истории, где Кетская водная дорога оставила свой глубокий и яркий след.

### ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

*Начало XVII века ознаменовалось мощным рывком русских на Восток. Это продвижение проходило преимущественно по водным путям. Наиболее проторенный путь проходил по реке Кеть и связывал Тобольск с Енисейском. Из Тобольска спускались по Иртышу до Оби. Затем уже по Оби шли вверх. У Нарыма входили в Кеть и дальше, мимо Кетского острога поднимались к поселению Маковское, где имелся волок, открывающий дорогу к Енисею (волок – участок суши, через который перетягивали груз до реки, впадающей уже в Енисей).*

*Кетская дорога в XVII – XVIII вв. была необычайно оживленной. На этом пути были построены опорные пункты и Нарымский, Кетский, Маковский остроги.*

*Как ни трудна была Кетская дорога, но она была самой удобной на Восток. По реке проплывали и послы, и принцы. С этими местами связано имя человека*





▲ Шлюзы. Все это было сделано на совесть, хотя и вручную

*известного, пожалуй, каждому. Это Витус Беринг, знаменитый мореплаватель и первопроходец. Родившийся в Дании, Беринг в 1704 году был принят на службу в русский флот, а спустя 27 лет, по распоряжению Петра I, он стал начальником первой Камчатской экспедиции. Но чтобы добраться до Камчатки, Берингу и его команде пришлось проделать огромный путь через всю Сибирь. Знал ли командор, проплывая по Кети, что «дорога на Восток» приведет его к славе и бессмертию?*

\*\*\*

**Н**аш лагерь разбит недалеко от поселка Катайга. Он был образован в середине 60х годов XX

века, когда в этих местах начались промышленные заготовки леса. В лучшие годы здесь проживало около пяти тысяч человек. Все были обеспечены работой. В годы перестройки «леспромхоз» закрыли. Люди стали уезжать, бросая свои дома. Сейчас в Катайге проживает чуть меньше двух тысяч человек. Чуть было не умерший леспромхоз начинает помаленьку работать, но люди все равно стремятся отсюда уехать. Руинами смотрятся недостроенные корпуса школы, магазина, клуба. Уйдут отсюда люди и лет через сто забудут и про этот поселок. Постигнет его участь канала. Может, места здесь такие?

В поселке нам посоветовали найти

егеря – знатока этих мест. У него же необходимо было получить разрешение на проезд по территории заказника, где находятся шесть шлюзов канала и искомый нами «Баронский тракт».

Егеря, Александр Васильевич Дубинец – невысокий коренастый мужичок лет пятидесяти. Смотрит на нас с недоверием, а после нашего заявления, что мы хотим пройти на машинах вдоль канала до Енисея, уже с явной оценкой нашего психического состояния – нормальные или нет? В его практике бывали разные случаи. Один, к примеру, пытался по первому льду проехать вдоль канала на... велосипеде (?!). Другой заплыл в эти места на моторной лодке, но не рассчитал горючее. Теперь лодка, как трофей, находится у егеря. Сам же путешественник вернулся домой пешком. Водил Александр Васильевич в те места фотографов, ученых, туристов. Но те шли пешком, а здесь...

Сильно сомневаясь в успехе нашей авантюры, он нас не отговаривает. Подробно все рассказывает, делая отметки в карте: где какой шлюз находится, какие препятствия поджидают нас в том или ином месте. «Ну, первые шлюзы посмотрите – рядом с ними дорога есть, пусть лесная, но ездная – а потом и домой повернете, потому как дальше дороги нет – там болота». Сам он, правда, туда заезжал... на танкетке, да и то только до Николаевского шлюза, где у него егерская заимка. Дальше бесполезно. Там есть только тропа, идущая через тайгу. «Баронский тракт» действительно существовал, но до наших дней он не дожил – сгнил. Остались от него только огромные лесины, лежащие в болотах. На сухих гривах дорога заросла лесом и густым кустар-

▼ На Деревянной. Двумя лебедками легко вытягивать один УАЗ



ником. Но это уже за Николаевским, а перед ним нам предстоит преодолеть топкое Генеральское болото и речку Язевую. Из-за проливных дождей начала лета воды в реке и в болоте много.

Егерь соглашается стать нашим проводником, рассчитывая время на дорогу – три дня туда, три обратно. А вот и приятная новость! Оказывается, первые три шлюза находятся совсем рядом, и к ним ведет нормальная накатанная дорога. Ехать к Усть-Озерному совсем необязательно. Первый шлюз в двадцати километрах от места этой стоянки.

Выезд наутро. Когда наши «гоночные машины» – прозванные так местными за яркий внешний вид, проезжают через поселок, мужики жалостливо смотрят вслед: «Помучаются, помучаются да вернуться», – единодушное их мнение. Расходятся они лишь в одном: где, в каком месте мы повернем назад – у Генеральского болота, речки Язевой или Николаевского шлюза. «Дальше такие глухие места, что медведи туда по нужде не ходят». Что ж, мы полны решимости доказать обратное.

Новости в тайге разносятся быстро, и уже скоро все окрестные деревни, с одной и другой стороны канала, знают о нашей экспедиции. За нас переживают, за нами наблюдают, нам готовы помочь. По местным меркам, это огромное событие, да простят нас за



сравнение – эпохальное!

Едем к первому шлюзу. Мост через речку Ломоватая. От названия реки получил свое имя шлюз – Ломоватый. От моста начинается водный маршрут по системе рек, который называется Обь-Енисейским каналом. Нас охватывает волнение. Про эти места мы лично читали, долго и упорно готовились к путешествию, и вот мы здесь! Первый шлюз совсем рядом. Скоро мы его увидим.

Спускаем на воду моторную лодку, ту самую – «трофейную». Разбиваемся на две группы и по очереди плывем к шлюзу. Недалеко от слияния двух рек – Ломоватой и Деревянной – нашему

взору открываются полуразрушенные, почерневшие от времени брусчатые стены. Это Ломоватый. С одной стороны стена даже неплохо сохранилась. Сам шлюз длиной около 50 метров, над водой столетний брус поднимается метра на два. Сделано все было на совесть.

Первую группу сменяет вторая. Вдруг начинает идти дождь и вторая экскурсия быстро заканчивается. С трудом вытаскиваем лодку на скользкий глинистый берег. Но стоит нам сесть в машины, как дождь прекращается.

Километрах в шести от Ломоватого находится второй шлюз – Веселый. Как гласит легенда, такое название он получил после того, как строителям за быструю и качественную работу к положенному жалованию пообещали выдать несколько ведер водки(!). Так ли это, уже никто не помнит.

Интересное совпадение – стоило нам подъехать к шлюзу, как опять пошел дождь. Не поддаваясь капризам погоды, продираемся около километра сквозь густые заросли. Этот шлюз сохранился лучше первого. Хорошо видна конструкция шлюзов – гидротехнические колодцы. Они помогали стенкам шлюзов выдерживать огромное давление, которое создавалось при наполнении камер водой. Уже более ста лет они выполняют свою, ставшую уже никому не нужной, работу.

Третий шлюз – Красный Яр – назван по красивому месту, где был пост-

▼ Фото на память. Все трудности еще впереди





роен. Это большой светлый сосновый бор. Слово снег, землю покрывает белый ковер ягеля. У реки – разнотравье. К сожалению, сам шлюз сильно разрушен по сравнению с двумя первыми. В высокой траве находим чугунный столбик – репер – вкопанный глубоко в землю. Это геодезическая точка. На столбике отчетливо читается: «МПС, Т58, 1913 г.». Такие столбики устанавливались вдоль всего канала во время изыскательских работ, проводимых Министерством путей сообщения в 1913-1915 годах. Тогда в очередной раз рассматривался вопрос о расширении и углублении шлюзов Обь-Енисейского канала, чтобы проводить суда больших размеров и грузоподъемности. Но революция нарушила все планы.

В один день мы успеваем посетить три шлюза и взять «штурмом» речку Деревянную с ее крутым противоположным берегом. В ход пошли лебедки, лопаты, топоры. Раскисший от дождей склон с неохотой пропускает машины, и поэтому приходится повозиться.

Уже вечером добираемся до первой егерской заимки (всего на нашем пути их будет четыре, расположенных одна от другой на расстоянии одного дня пути). Рядом с этой заимкой находится место, где когда-то был поселок строителей канала – Новый стан. В шести километрах от заимки – Генеральское болото – первое серьезное испытание для нашей группы. Завтра мы посетим еще два шлюза и остатки поселка строителей канала. Все это части экспедиционной программы «Сибирского марафона-2001».

Вечером начинается дождь, который с перерывами продолжается до утра. Невеселую картину усугубляет знакомство с тем, что осталось от когда-то большого поселка. Там, где стояли дома, теперь лишь заросшие мхом ямы. Все поглотила тайга. Поселок был покинут людьми в двадцатые годы XX века. Сейчас даже невозможно узнать, где и что было раньше.

#### ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

*В годы строительства и работы канала Ильинский и Новый станы были самыми крупными. На первом из них располагались столярные и слесарные мастерские. На втором действовали контора участка, метеостанция, продовольственные склады, школа, больница, аптека, торговая лавка, баня, большая общественная конюшня, квартиры служащих, дома для постоянных и казармы для сезонных рабочих. Несмотря на отдаленность и изолированность района от крупных населенных пунктов и благ цивилизации, для постой-*

*янно проживающих специалистов, рабочих, их семей были созданы вполне пристойные условия жизни. Они имели отдельные квартиры, неплохое жалование, казенное снабжение более чем десятком видов продуктов, керосином и ламповым стеклом. Специалистам – помощнику начальника участка, врачу, фельдшеру, акушерке, технику, кладовщику, учителям и т. д. – помимо этого полагалась также казенная прислуга и кухарка. Каждое жилое помещение было снабжено коровником, погребом, приусадебным участком. Служащие и рабочие водного пути первыми в этой глухомани стали разводить картофель, редис, лук, морковь и т. п.*

*Хотя работы в этих краях велись в невероятно тяжелых условиях, в глухой непроходимой тайге, желающих сюда попасть было предостаточно. При этом брали на «стройку века» только самых здоровых. Так, в 1888 году из тысячи кандидатов отобрали только 494 человека. В основном это были жители Томской и Тобольской губерний.*

\*\*\*

**Н**е верится, что все это было чуть больше ста лет назад. Сейчас здесь тайга. На месте, где стояла литейка (а это можно легко определить по большому количеству различных металлических и чугунных заготовок) – высокие, покрытые мхом кочки. Сдираем толстый слой наростшего мха. Под ним оказывается груда кирпичей. Другая кочка – какие-то металлические болванки. Здесь же находим дверцу от плавильной печи. Чтобы не возить сюда за девять рек различные металлические изделия, их отливали

▼ Поселковое кладбище



▲ Где-то здесь была литейка

прямо здесь. Чугунные бабки, скобы, колеса для тачек – все это можно найти. Судя по всему, людей уже давно не было в этих местах. Это видно по нетронутому мху. Зато много следов медведя.

Еще одно место, оставшееся от поселка, несет следы пребывания человека на этой земле. Кладбище. Несколько сохранившихся деревянных крестов, надписи на которых уже не читаются. Ровные ряды зеленых холмиков. Это могилы. По словам егера их здесь около 30. А вот остатки мраморного памятника Евлампии Рудковской. Говорят, она была учительницей. Уважаемый человек. Представьте себе, что это надгробие везли сюда за тысячами верст!

Еще наше внимание привлекает большой чугунный крест с отлитыми буквами: «Первый лоцмань Обь-Енисейского водного пути по реке Кети Порфирий Ципиряев. Умерь 28 ноября 1889 года». На сохранившиеся могилы мы положили букеты скромных полевых цветов.

Проехав шесть километров по совершенно разбитой дороге, оказываемся перед первой серьезной преградой, о которой нас предупреждали – перед Генеральским болотом. Грязевые ванны, которые мы преодолели при подъезде сюда, не стоят даже описания после того, как мы увидели, что нам еще предстоит.

(продолжение следует)

При подготовке материала использовались научные статьи сотрудников Томского областного краеведческого музея.