

## НЕ ОПРАВДАВШИЙ СЕБЯ ПРОЕКТ

Ещё до основания Енисейского острога русские люди на Енисей ходили, и довольно часто. Это было не просто праздное любопытство или тяга к путешествиям, свойственная людям во все времена. Этого требовали интересы государства — сбор пушного налога, «ясака».

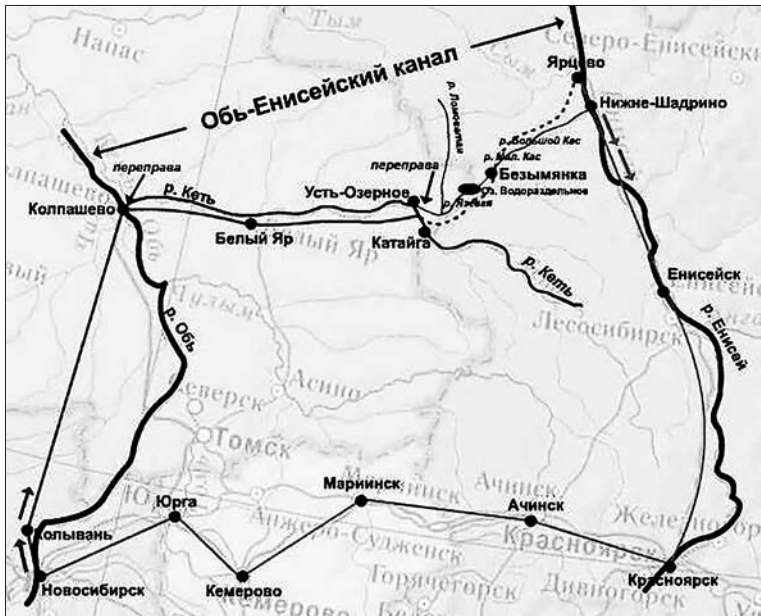
Все существовавшие на тот момент маршруты были не только хорошо известны, но и досконально изучены. Северный путь — по реке Таз через Мангазею. Южный — через Кетский острог, Маковский острог и по реке Кемь в Енисей. Эти пути давно были разведаны, проложены, и ими весьма успешно пользовались с начала семнадцатого века.

Но существовал ещё один, малоизвестный и не столь популярный, маршрут. Для этого с верховьев реки Кеть волоком нужно было уходить в верховье реки Кас и потом, уже самосплавом, в Енисей.

Енисейский купец-золотопромышленник Фунтусов Павел Егорович давно обратил внимание на этот маршрут, способный соединить две великие сибирские реки — Обь и Енисей, считая этот проект перспективным и выгодным. Но для того, чтобы соединить эти две водные системы, необходимо было вырыть канал.

Российское правительство также давно интересовалось этим проектом, и даже в 1800, 1810 и 1814 годах туда направлялись экспедиции под руководством грамотных инженеров-гидрологов. Проводились топографические съёмки, геологические изыскательские работы, составлялись сметы. Однако дальше теоретических обоснований дело не двигалось. Заключение об экономической перспективности проекта ни одна комиссия не вынесла.

Тогда купец Фунтусов предложил свой проект и даже профинансировал его, ассигновав для нового исследования восемь тысяч рублей. По предварительной разведке капитан-лейтенант Сидснер в 1875 году дал положительное заключение, что и послужило началом новой экспедиции под началом барона Аминова. Именно он в 1883 году и станет начальником строительства Обь-Енисейского канала.



### Обь-Енисейский канал

Само по себе сооружение, называемое Обь-Енисейским каналом, является целой системой соединения различных участков рек и озёр на месте древнего волока.

Началом пути является речка Озёрная, впадающая в реку Кеть с правой стороны. Её протяжённость составляет шестьдесят четыре километра. Она уже входит в систему канала, так как путь по ней должен проходить целых пятнадцать километров. Потом по её притоку речке Ломоватой, а это ещё пятьдесят километров, — в речку Язевую. По этой речке нужно двигаться тридцать четыре километра до озера Водораздельного. Само по себе озеро небольшое: длиной пять километров, шириной семьсот метров, ну и глубиной около одного-полутора метров. А вот из озера уже следовало рыть сам канал до реки Малый Кас длиной восемь километров (ранее это и был волок). Затем по Малому Касу — ещё девяносто пять километров пути до впадения в Большой Кас.

А это уже большая река, по ней следовало плыть вниз по течению двести тринадцать километров до её впадения в Енисей. Всё, путь закончен. Мы из Западной Сибири попали в Восточную. Из Оби в Енисей.

Но это, как говорится, чисто теоретически. На практике оказалось совсем по-другому. Чтобы пройти этот путь, нужно было выкопать канал, укрепить его стены, провести дноуглубительные работы по малым рекам и озеру, расчистить завалы и заломы на этих реках.

Необходимо было построить хотя бы временные поселения для рабочих и их семей, пункты смотрителей для дальнейшего эксплуатационного контроля, базовые посёлки для проживания специалистов по ремонту системы и поддержанию её в рабочем состоянии и пригодности к эксплуатации.

Кроме того, существовавший на то время речной флот и на Оби, и на Енисее не готов был использовать канал в коммерческих целях, ввиду того что судов таких габаритов у них просто не было.

Переходить же на другие размеры — значит, терять в грузоподъёмности. Тратиться на их приобретение или строительство означало удорожание перевозок. Никто на это идти не хотел, рискованное это было дело, да и, как потом оказалось, не такое уж прибыльное.

Кроме того, система шлюзов на тот момент уже устарела и не позволяла без значительной реконструкции обеспечивать необходимый для коммерческой выгоды поток перевозимых грузов.

В общем, ещё в процессе строительства умные люди понимали, что строят заведомо невостребованный объект, а расширение и углубление канала провести на тот момент не представлялось возможным ввиду ограниченности в средствах. Смета не позволяла, да и воровали тогда нисколько не меньше, чем сейчас.

Сама по себе задумка с каналом, возможно, была и здравая, но, как говорится, «гладко было на бумаге, да забыли про овраги».

Сам Фунтусов, возможно, видел всё это по-другому. В период строительства канала он не раз обращался в правительство. Видел купец, что не так всё делается, даже на высочайшее имя что-то писал и требовал — не послушали старика.

Да и кому это уже было нужно? Строили, как говорится, по инерции. То есть деньги выделены, задача поставлена, а о сроках уже никто не спрашивал и ходом работ не интересовался.

На дворе был конец девятнадцатого века, начало двадцатого. Московский тракт уже в то время переваливал огромное количество грузов. Транссибирская магистраль была готова в проектном ещё пока виде, а тут какой-то канал. Неизвестно где и неизвестно куда. То есть практическое значение канала постепенно сошло на нет и утратило своё предназначение, ещё не начав действовать.

Ну а когда началось строительство Транссибирской железной дороги, о канале вообще перестали вспоминать. Строительство речного канала было невыгодно авторам железнодорожного проекта, являясь очень неприятным объектом для концессионеров Транссиба. Скажем прямо, он хоть и не являлся столь серьёзным конкурентом железной дороге, но деньги отвлекал из бюджета немалые.

Уже давно возникал вопрос, стоит ли вкладывать деньги дальше в проект, который в лучшем случае будет функционировать три-четыре месяца в году, то есть только в период навигации, и не лучше ли прекратить бессмысленную трату денег. В крайнем случае — хотя бы законсервировать строительство канала, оставив его на лучшие времена, и использовать пока в том объёме, в котором он находится на период принятия решения. На том и порешили.

После этого канал всё-таки частично использовался, но все затраты, вбуханные в этот проект, конечно же, не оправдались.

Правда, в 1911 году правительство снова обратило на проект внимание и даже хотело выделить дополнительные средства на его реконструкцию и модернизацию. Многие тогда считали, что это было бы правильным решением, но...

Началась Первая мировая война, обо всех проектах пришлось забыть, а там и революция грянула...

Ещё раз вспомнили о канале во время Великой Отечественной войны, в 1942 году. Тогда возникла необходимость провести из реки Енисей в Обский речной бассейн три колёсных парохода: «Капитан», «Пограничник», «Механик», — и катер «Газоход-24».

Целью перехода был поиск альтернативного пути из Восточной Сибири на Урал.

В Комитете обороны понимали, что в случае вступления в войну против СССР Японии движение грузов по Транссибирской магистрали станет невозможным. Норильский никель, так необходимый для изготовления высоколегированной стали для наших танков, пришлось бы доставлять Северным морским путём.

Но там в то время свирепствовала немецкая морская группировка из шести линкоров и трёх подводных лодок, возглавляемая крейсером «Адмирал Шеер», и противостоять им суда Енисейского речного пароходства были не в состоянии.

К тому времени оставшийся без присмотра канал фактически превратился в болото. Реки, соединяющиеся друг с другом в этой сложной гидросистеме, обмелели, частично заросли ивняком, а в некоторых местах русло и вовсе было полностью перекрыто. Деревянные стены самого канала сгнили и обрушились.

Ставший ненужным, фактически заброшенный, канал стал скорее препятствием, чем маршрутом для судоходства.

И вот по этому пути, по которому уже несколько десятилетий не проходили даже небольшие суда, предстояло пройти трём гружёным колёсным пароходам.

С какими трудностями пришлось столкнуться участникам этой героической экспедиции, даже невозможно сейчас вообразить. Караван судов из реки Енисей стал продвигаться к Оби в мае. Экипажам пароходов приходилось не только заниматься своей непосредственной работой, но и восстанавливать разрушенное гидросооружение, углублять обмелевшие участки дна. В некоторых местах из-за сужения русла реки приходилось снимать ходовые колёса и двигаться при помощи шестов и бечевы, продвигаясь зачастую не более сотни метров в сутки.

Через четыре месяца невероятных, титанических усилий караван всё же дошёл до конечного пункта — посёлка Колпашево.

Результаты экспедиции были однозначны и очевидны. Канал в таком техническом состоянии эксплуатироваться не может.

Разочарование Комитета обороны было столь глубоко, что даже героические заслуги членов экспедиции никак не были отмечены.

К сожалению, канал не оправдал надежд, иначе его судьба была бы иной. В настоящее время Обь-Енисейская система каналов окончательно заброшена, опалубка почти полностью обветшала и сгнила, реки сплошь обмелели и заросли. Кое-где на его берегах ещё живут староверы, поселившиеся здесь в тридцатые годы прошлого столетия, уходя от преследования советской власти.

Сейчас это скорее объект для экстремального, приключенческого туризма, мечта многих путешественников.

*P. S.*

Может, когда-нибудь придёт время и станет канал нужным и востребованным, посмотрим. Время покажет.

Но вот увековечить героев этой исторической экспедиции необходимо уже сейчас, поставив с обеих сторон этой гидросистемы стелы с указанием всех её участников поимённо.

И ещё. Просто необходимо где-нибудь на красивом месте, возможно рядом со стелой, посвящённой участникам той исторической экспедиции, увековечить и память о енисейском купце Павле Егоровиче Фунтусове, вложившем в проект Обь-Енисейского канала не только значительные денежные средства, но и свой ум, талант и душу.

А пока канал — это памятник природы краевого значения с замысловатым названием «Обь-Енисейский соединительный водный путь».

---

## Об авторе:

**Владимир Дмитриевич ОКороков** — автор семи книг в электронном и бумажном вариантах. Член Русского географического общества. Печатается на сайтах «Проза.ру», «Яндекс.Дзен».

