

В.Л. Михайловский

### Поиск нужной линии

(глава из книги «Через всю Сибирь» с сокращениями, об истории исследования вариантов соединения двух сибирских рек Оби и Енисея)

*Аннотация.* На протяжении всего XIX в. велось активное отыскание возможностей соединения двух могучих рек Сибири Оби и Енисея, что могло: сократить время продвижения товаров от китайской границы до европейской части России, в частности, на ежегодную новгородскую ярмарку; сократить транспортную составляющую в стоимости товаров; стимулировать развитие промышленности в Сибири. Многие купцы, промышленники, предполагая выгоды от такого соединения рек, предлагали свои услуги по строительству Обь-Енисейского водного пути, но с предоставлением им налоговых льгот на длительное время и право частного владения этим путем. Правительство отказывало им в таких привилегиях и в праве такого строительства под разными предложениями: от несерьезности намерений и непроработанности проектов до невозможности предоставить требуемые льготы. Наконец, в 1875 году была проведена экспедиция по отысканию нужного направления. Был выбран самый оптимальный вариант через реку Кеть, Озерную, Язевую, озеро Водораздельное, реку Малый Кас и Кас с выходом на Енисей.

*Ключевые слова:* Обь-Енисейский канал (водный путь), Сибирь, озеро Водораздельное, реки Кас, Кеть, Озерная, Язевая, Ломоватая, Обь и Енисей.

V.L. Mikhaylovskiy

### Search of the line

(The chapter from the book «Across all Siberia» with the reductions, about the history of the study of the connection variants of two Siberian rivers Ob and Yenisei)

*Summary.* During the XIX century, explorers searched for a connection between two powerful Siberian rivers: the Ob and the Yenisei. Such connection would help to reduce both the transit times and prices for goods traded between the Chinese border and European Russia (in particular, to the annual Novgorod fair), as well as stimulate industrial development in Siberia. Many merchants and manufacturers offered to assist with financing the construction of the canal between the Ob and Yenisei in return for long term tax incentives as well as ownership rights for the canal. The government rejected this idea, claiming that the idea was outrageous, the plan to construct the canal was flawed, and the requests for tax breaks and ownership rights were not feasible. Finally, in 1875 another expedition was organized to search for an alternative route. The best option transiting the rivers Ket, Ozernaya, Yazevaya, the lake Vodorazdelnoe, the rivers Malyi Kass and Kass with access to Yenisei was chosen.

*Keywords:* Ob-Yenisei canal (water way), Siberia, Lake Vodorazdelnoe, rivers Kass, Ket, Ozernaya, Yazevaya, Lomovataya, Ob and Yenisei.

С самого начала освоения Сибири торговые люди Европейской части России, Западной Сибири пытались найти короткий путь от Оби к Енисею и дальше – к Великому торговому соседу Китаю, и эти устремления к «спрямлению торговых путей» были созвучными с восточно-сибирскими и байкальскими купца-

ми. Факт, что остяки, селькупы, эвенки издавна пользовались волоками из реки Вах в Сым или Елогуй, из Кети в Кас, из Кети в Кемь и другими, был общеизвестным среди сибирских купцов. Шли челобитные, донесения от купцов на самый верх об известных им путях, об улучшении торговых связей с Востоком по-

средством сокращения времени продвижения товара, что давало выгоду как торговцам, так и всем потенциальным покупателям, ибо сокращался не только срок поставки товаров, но и затраты на их транспортировку. Транспортная составляющая и двести-триста лет назад, как собственно и сейчас в России, значительно влияла на цену товара.

В своем докладе Министру Путей сообщения капитан Александр Карлович Сиденер, которому впоследствии судьбою было начертано сначала исследовать самую перспективную «линию» для Обь-Енисейского канала, а потом и сделать свое заключение о возможности строительства Обь-Енисейского (Кеть-Каского) канала, указывал, проанализировав имеющуюся у него информацию: «По разным сведениям, какие нам удалось собрать, видно, что еще с очень давнего времени, когда южная Сибирь не была окончательно покорена, все движение производилось водяным путем. Путей таких известно было три.

1. Рекою Вах, впадающею в Обь между Нарымом и Сургутом, поднимались до устья речки Волчанки; отсюда по десятиверстному волоку перебирались к реке Черной, притоку реки Елагуй, впадающей в Енисей.

2. Рекою Тым, впадающею в Обь, поднимались до Комарного болота, по которому на протяжении около 60 верст перебирались на реку Сым, впадающую в Енисей.

3. Рекою Кеть, впадающею в Обь у города Нарыма, поднимались до села Маковского, откуда по волоку, длиною в девяносто верст, переходили прямо в город Енисейск.

Все эти реки были довольно оживлены еще до открытия золотых промыслов и в особенности в то время, когда город Енисейск был складочным местом для всей китайской торговли, находясь на пути между Томском и Нлимским погостом. От Нлимска к востоку одна ветвь направлялась в Иркутск, а другая на Лену в Якутск.

Со стороны Китайской границы товары отправлялись водою по р. Селенге, откуда шли озером Байкалом и Ангарою в р. Енисей до Енисейска» [1, 3-4].

В приведенном перечне «путей» не значится тот, который был принят для осуществления. Но это станет известно потом... А пока собирались сведения о каждой линии, произ-

водились исследования. Воеводы всех населенных пунктов, заводчики, купцы обязаны были добытые известия по искомым путям доносить Губернатору, а тот в свою очередь в Министерство путей сообщения, а то и самому царю-батюшке. Свидетельством тому есть ставшие известными факты, когда отнимались любые от руки начерченные карты у купцов или других сведущих людей. Так, например, в декабре 1799 г. у задержанного купца были изъяты «сведения относительно соединения Оби и Енисея». «Честь имею препроводить у сего к Вашему Сиятельству в оригинале; а таковые в копии для надлежащего соображения отправлены от меня при сношении к управляющему Иркутскими фабриками Господину Генерал-майору и кавалеру Новицкому...», – докладывал Иркутский Губернатор в Тобольск – сибирскую столицу.

Для накопления таких сведений, которые впоследствии могли бы стать основой для поиска наиболее приемлемого варианта строительства соединительного пути, для систематизации таких сведений, принятия наиболее оптимальных решений и была создана специальная структура в Сибири при Министерстве путей Сообщения:

«Из дел, находящихся в Архиве Министерства Путей Сообщения, можно убедиться, что пути эти постоянно обращали на себя внимание правительства и неоднократно уже производились исследования с целью отыскать возможность соединения системы Оби и Енисея непрерывным водяным сообщением. С этой целью в 1811 году Высочайше учрежден был особый X округ Путей Сообщения, заключавший в себе все пространство трех Сибирских губерний, часть Пермской и Оренбургской, которому предназначено было решить следующие проблемы:

а, Открыть новое соединение от реки Оби и ее устья к Архангельску с тем, чтобы не было нужды проходить чрез Обскую Губу.

б, Изыскать соединения между реками, составляющими бассейны Тобола и Камы чрез Уральский хребет.

в, Соединить Обь с Енисеем посредством реки Кети.

г, Соединить Ангару или Верхнюю Тунгуску с Леною.

д, Соединить также р. Юдому с Ураком» [1, 5].

Еще в 1811 г. начальник X округа Министерства Путей Сообщения Полковник Ридбер в докладе министру МПС сообщал, «что, сделав местное обозрение Маковского волока и протекающих между Обью и Енисеем рек, командировал для производства подробных съемок инженера Полизова». Съемки были произведены, на основании которых предлагалось соединить реку Сочур с Малой и Большой Песчанкой, притоками Кеми, посредством десятиверстного канала. Предлагалось также соединить Тым, впадающую в Обь, с рекой Сым, впадающей в Енисей. Сам полковник выезжал на место, но в своем повторном докладе не смог доказать «полезность» этого проекта, даже при «производстве работ ссыльными». По его проекту предполагалось построить 94 шлюзовые камеры (а по частным показаниям г. Ридбера – до 144!). Протяженность всего канала планировалась в 280 верст, а на его прохождение судами могло уйти до 20 дней. В 1812 г. была составлена приблизительная смета.

«По этой смете стоимость работ определялась в 950 000 руб. асс., а самые работы должны были состоять в следующем:

1. Построить шлюзы, которых число камер должно простираться до 94, а по частным показаниям г. Ридбера – до 144.

2. Вынуть земли по линии предполагаемого канала на расстоянии 9 верст и 325 с. Шириною в 5 саж. и глубиной в 4 фунта, всего 158 т. куб. сажен.

3. Откосы канала по обоим берегам укрепить фашинником, которого понадобится 23 тысячи куб. сажен.

4. Для устройства резервуаров представилось необходимым прорыть в болоте шесть боковых каналов, а для накопления в них воды, соорудить 8 деревянных плотин со спусками.

5. Провести на р. Малой Песчанки 40 подобных же каналов из прилегающих болот, построив при ручьях, впадающих в нее, 8 деревянных плотин со спусками и через самую речку Песчанку устроить плотину со спуском же для удержания течения из верховьев ее.

6. Две мельницы на Малой Песчанке обойти каналом.

7. По реке Кеми в мелких местах построить фашинные плотины всего на пространстве 6 верст» [1, 9-10].

Но проект не был разработан достаточно подробно и не был принят к исполнению. При этом «полковнику Ридберу поставлялось на вид, что он определен в Сибирский край главным образом для изысканий и, следовательно, встретив на какой-нибудь линии значительные препятствия, он должен тотчас же отыскивать другую линию». К чести X управления активно «отыскивались», изучались такие «линии» и направления.

Но бросается в глаза то обстоятельство, что выгоду от устройства «непрерывного водяного пути» между Обью и Енисеем министерские чиновники определяли уж слишком однобоко, отдавая приоритет торговле, не учитывая того, что при расширенных транспортных возможностях в зауральских Сибирских территориях также расширяются возможности для развития местной промышленности; развития Сибири как субъекта экономики России в целом, а не только как транзитной магистрали между Китаем и Европейской частью Российской империи.

«В дальнейшей своей деятельности «Комитет по начертанию плана», взвешивая выгоды, каких можно ожидать от устройства непрерывного водяного сообщения из Оби в Енисей, обращает главное внимание на Кяхтинскую торговлю, причем высчитывает, с одной стороны, число дней, потребное на прохождение этого длинного водяного пути, а с другой – издержки на провоз товаров водою, сравнительно с сухопутной доставкой.

Одно это обстоятельство, не входя в соотношение водяной доставки товаров, по мнению Комитета, считалось достаточным для того, чтобы решить участь Кетского канала. Транспорт чая, отправлявшийся обыкновенно из Иркутска сухим путем в начале апреля, достигая Томска (половины своего пути), выигрывал целый месяц и имел возможность сплавиться Обью и ее притоками до города Тюмени, минуя Кетский канал. Впрочем, при усиленных средствах, так, например, если идти днем и ночью, или прибегая к буксировке пароходами, можно было надеяться поспеть в Нижний Новгород к ярмарочному сроку. Но заведение для этого пароходства представлялось Комитету очень расходным и несообразным с достигаемою выгодою, ибо грузов, какие тогда можно было предвидеть, достало бы только для одно-

го и много для двух рейсов и затем пароходы все остальное время навигации оставались бы без дела», – докладывал лейтенант Сиденснер, как раз оттеняя эту однобокость. Лейтенант Сиденснер, приступая к исследовательской части Обь-Енисейской эпопеи, видел использование канала гораздо шире [1, 16].

В те же сроки, когда производилось исследование вышеописанных проектов, проводились работы по исследованию и описанию возможности соединения Оби и Енисея посредством Ваха и Елобуя. Надворный советник Эверс, после достаточно поверхностного исследования данной линии, а больше опираясь на сведения, полученные от «занимающихся рыбной ловлею по Ангаре, Енисею, Оби», признал, что «соединение Ваха с Елобуем, хотя может быть удобным, но в этой местности никаких селений не имеется, особенно же русских, и изредка по Ваху обитают остяки, почему судовладельцы в экстренных и нечаянных случаях ни на какую помощь надеяться не могут». Еще один аргумент не в пользу Ваха и Елобуя – это отдаленность от основных торговых путей.

Затем, из отчетов по управлению X округом за 1818, 1819 и 1822 гг. видно, что съемка и нивелировка местности и рек «для соединения вод Оби и Енисея, за недостатком инженеров произведены быть не могли», а в 1822 г. X Округ Путей Сообщения и вовсе был упрощен. Были закрыты незавершенные проекты и на какое-то время прекращены исследовательские работы, касающиеся водных путей Сибири, а именно – «создание непрерывного водяного пути чрез всю Сибирь».

Дальнейший ход дела о водном пути Сибири можно было проследить по находящимся в Архиве Министерства Путей Сообщения журналам за 1843 и 1848 гг. Высочайше утвержденного «Комитета для начертания Общего плана водяных и сухопутных сообщений в Империи». Это уже новая централизованная структура, которая в дальнейшем будет заниматься вопросами развития путей сообщения как на суше, так и водных путей. Сиденснер проанализировал материалы вышеуказанных журналов:

«Из журналов этих видно, – писал Сиденснер в своей докладной записке, содержащей обзор темы за столетие, – что ревизовавший в 1844-45-46 годах Восточную Сибирь Сенатор

Толстой, указывал на необходимость устройства водяного сообщения между Западною и Восточною Сибирью посредством Кетского канала, причем говорил, что кроме огромного сохранения провозных издержек, кроме величайшей государственной пользы от дальнейшего развития торговли нашей с Китаем, от усиления таможенных доходов и распространения сбыта наших мануфактурных товаров, самая нужда края, обеспечение народного продовольствия Восточной Сибири и, наконец, содействие к дальнейшему развитию золотопромышленности, решительно требует устройства водяного сообщения Обской системы с Енисейской.

Устройство этого канала вышеназванный Комитет со своей стороны признавал возможным и предприятие всегда полезным, так как вследствие того открылось бы непрерывное водяное сообщение от самой Китайской границы до пределов Европейской России. С увеличением же народонаселения оно способствовало бы к развитию внутренней промышленности Сибири, доставляя удобные и дешевые способы к движению китайских, а также громоздких товаров. Но, сообразуясь с тогдашними обстоятельствами, Комитет признавал устройство канала преждевременным до значительного приращения народонаселения и развития внутренней промышленности в Сибири.

Несмотря на все это, Комитет нашел, однако, полезным предпринять еще раз производство подробного исследования как указываемой местности для устройства канала, так и всех рек, входящих в предполагаемую линию непрерывного водяного сообщения на всем пространстве от Саянских гор до Уральских. Ибо, по мнению Комитета, хотя исследования эти и были произведены и даже составлен проект инженерами бывшего X округа, но после того прошло уже 30 лет». Впрочем, впоследствии Комитет по начертанию плана «не признал устройство Кетского канала необходимым и предприятие это считал невыгодным» [1, 22-23].

Между тем имеются сведения, что еще в начале XIX столетия Тобольский купец Крылов просил разрешения прорыть за свой счет канал между Кетью и Енисеем с правом пользоваться этим каналом в течение 60 лет. Но в этом ходатайстве Крылову было отказано. В более позд-

нее время, в 1850 г., мещанин Гладышев представил Генерал-Губернатору Восточной Сибири проект сообщения Европейской России с Западной и Восточной Сибирью «посредством пароходства, и прорытием Кетского перешейка, за что объявлена была ему благодарность с присовокуплением, что проект его будет принят к сведению и по возможности исполнен». Но так как предприятие это в течение двух лет не было осуществлено правительством, то Гладышев решил взять на себя выполнение некоторой части оною и для этого обращался с просьбой о выдаче ему «двадцатилетней привилегии на устройство и содержание пароходства по реке Кети. Выгода от той привилегии была признана неудобною, и в просьбе Гладышеву было отказано».

В 1861 г. Коллежский Регистратор Адамовский «вошел в Министерство Финансов с прошением о разрешении устроить судоходный канал или железную дорогу для соединения рек Кети и Енисея и, на покрытие издержек необходимых на этот предмет, просил выдать ему сорокалетнюю привилегию на устройство пароходов, буксирование судов и перевозку на них товаров». Ему тоже было отказано в просьбе и указано на то, что «это только голословно выраженная мысль, к обсуждению которой не представляется никаких данных и значение которой, по-видимому, не вполне еще усвоено самим просителем привилегии, так как он полагает или провести канал между означенными реками, или устроить между ними железную дорогу; тогда как основные условия для этих двух родов сообщений совершенно различны и что, по общему закону о привилегиях, они могут быть выдаваемы на срок не далее 10 лет. Что во всяком случае просителю надлежит прежде произвести на месте надлежащие изыскания, а затем уже представить соображения со всеми данными, необходимыми для суждения в какой мере возможно и удобоисполнимо осуществление его мысли соединения рек Кети и Енисея».

Таким образом, видно, что Министерство Путей Сообщения, Министерство финансов понуждали просителей прежде «производить на месте надлежащие изыскания, а затем уже представлять соображения со всеми данными». Собственно, многие купцы, промышленники шли именно таким путем, затрачивая не-

малые средства на изыскания, на разведочные экспедиции.

В июле 1862 г. Адамовский вторично подал прошение, в котором доносил, что для составления плана местности между реками Кетью и Енисеем он отправился в Енисейскую губернию, собрал необходимые сведения о предстоящем проекте. При этом Адамовский, «излагая выгоды ожидаемые от устройства этого канала, расходы на сооружение которого он исчислил в 500 000 руб., ходатайствовал о выдаче ему привилегий на пароходство по предполагаемому каналу в течение 10 лет, не включая только в срок привилегии времени необходимого на устройство самого канала».

Но и по поводу этого заявления Адамовского Главнуправляющий Путей Сообщения отзывался с достаточной долей скепсиса, полагая, что «до представления надлежащих данных как технических, так и статистических, для доказательства не только пользы, но и возможности для частного лица осуществить означенную мысль, нельзя сделать другого заключения, кроме того, что она столько же неосновательна, как и прежде поданная». На этом дело остановилось и дальнейшего продолжения не имело.

Проявившийся интерес промышленников, владельцев пароходств к созданию Обь-Енисейской водной магистрали диктовался, во-первых, развитием промышленности в Сибири, особенно золотопромышленной и «железодельательной» в середине XIX в., что, естественно, сопровождалось увеличением количества перевозимых грузов и оживлением торговли как внутри Сибири, так и внешней; во-вторых, – появлением первых пароходов, сначала в Обь-Иртышском бассейне, а потом и в Енисейском. В 1863 г. был построен первый пароход в г. Енисейске самоучкой Худяковым, мощностью в 60 лошадиных сил, получивший название реки – «Енисей». Вторая половина XIX в. охарактеризовалась бурным развитием пароходств, что повлекло за собой достаточно серьезную конкуренцию. Один за другим купцы и промышленники обращались в правительство с предложением «об устройстве непрерывного водяного пути между Обью и Енисеем».

В 1861 г. потомственный почетный гражданин Шешуков вошел в Департамент Ману-

фактур и Внутренней Торговли с прошением, в котором излагал, что «он намерен учредить пароходство по реке Уде, а также по реке Сыму и Тыму, с целью удешевить провоз кахтинских чаев, которые от Нижнеудинска сплавлялись бы по Уде и Ангаре в Енисей, а их этого последнего въ Сым, откуда незначительным волоком перевозились бы сухопутно в р. Тым, и далее по Оби до Тюмени». И Шешуков испрашивал разрешение на привилегию на пароходство по рекам Уде и Сыму. И ему было отказано в ходатайстве Исправлявшим должность Главноуправляющего Путей Сообщения и Публичных Зданий по сношении с Генераль-Губернатором Восточной Сибири».

Дело это тоже ничем не кончилось, равным образом ничем не кончилось и дело, начатое по просьбе Гоф-Медин-Круневича о даровании ему десятилетней привилегии на устройство буксирного пароходства по рекам Ангаре и Ваху.

В январе 1862 г. губернский секретарь Волков в товариществе с полковником Романовым и гамбургским негоциантом Годефруа вошел в Министерство Финансов с достаточно амбициозным и масштабным проектом учреждения пароходства по Селенго-Ангарско-Енисейскому бассейну и двум притокам Оби, Кети и Чулыму, под эгидой фирмы Общества Сибирского Пароходства и Торговли, а также с прошением о выдаче ему привилегий на 25 лет. Для приведения в исполнение этого проекта Общество принимало на себя строительство между Маковским селением и Енисейском дороги с деревянной настилкой (лежневкой), расчистку порогов на Ангаре, расчистку реки Селенги, обустройство пароходства Обского, Енисейского и Байкальского бассейнов. На все эти работы планировалось истратить 2 000 000 рублей серебром.

Г. Главноуправляющий Путей Сообщения и Публичных зданий, с которым «сделано было по означенной просьбе сношение, нашел предприятие г. Волкова неудобноисполнимым и, вследствие этого отзыва, г. Министр Финансов отказал Волкову в ходатайстве о выдаче ему привилегии».

Тем не менее, нельзя не обратить внимания на то, что вопрос о соединении Восточной Сибири и Западной удобным водяным путем, в том или другом направлении, сделался во-

просом настоятельной необходимости. Даже при столь неблагоприятных обстоятельствах, при каких тогда приходилось бороться частной предприимчивости сибирского края, многие предприниматели, купцы, промышленники неоднократно обращались к Правительству, прося разрешения реализовать свои планы по соединению двух могучих рек, доказывая, что предприятие это вполне своевременно и необходимо. Кроме того, за последнее время, вопрос этот стал часто подниматься людьми, прямым или косвенным образом заинтересованными в Сибирской торговле, в развитии промышленности сибирского края. Об этом в 1865 г. на проходившем в Москве промышленном съезде Иркутский Потомственный Почетный Гражданин А. Трапезников между прочим заявил: «Касаясь путей сообщения нельзя не упомянуть потом что Сибирь, при множестве огромных в ней рек, могущих составить между собою, за небольшим исключением, почти непрерывную цепь, связывающую их чуть не от Урала с Восточным океаном, используется еще этим путем не в полном его значении» [1, 40-41].

Для полноты сведений, можно указать на исследования возможности связать Енисей с Обью посредством прорытия канала между Чулымом и Енисеем. Этот план разрабатывал учредитель пароходства по Байкалу г. Бутыркин, который снарядил экспедицию на Чулым в составе: г. Бельцова и Геккеля – для нивелировки и съемки, г. Чекановского – для геологических изысканий, г. Ровинского – для этнографических исследований. На имя Генерал-Губернатора Восточной Сибири поступил отчет о проделанной работе, где были представлены: Общая карта местности от озера Байкала до г. Ачинска, план местности между реками Енисеем и Чулымом в масштабе 1 верста в дюйме, план этой же местности для составления проектов 25 саж. в дюйме, журнал продольной и поперечной нивелировки, профиль местности между Енисеем и Чулымом, карта реки Чулым с промерами.

Местность, наиболее удобная для прорытия канала между Енисеем и Чулымом, была выбрана г. Бельцовым между с. Новоселовым и дер. Яновой на Енисее и деревней Мало-Тункинской на Чулыме. Расстояние между реками в этом месте составляет 11 верст. Разность вы-

сот – уровня реки Енисей и реки Чулым в этом месте составляла 52 сажени: Чулым возвышался над Енисеем. Это обстоятельство не позволило осуществить задуманный план, ибо на гидрологическое сооружение потребовались бы огромные затраты. К этим неблагоприятным обстоятельствам добавлялись и еще: грунт в этом месте очень плотен и тяжел для земляных работ. На предполагаемые работы возможные траты могли составить сумму в несколько миллионов рублей. Что касается собственно реки Чулыма, то «для плавания она представляет затруднения, как по извилинам, так и по мелководию своему, в некоторых местах произведенному искусственно чрез постройку множества мельниц. И, во всяком случае, по этому пути могли бы плавать лишь суда, сидящие с грузом не более 3-х футов».

Но самым коротким оказался путь из Кети через реки Озерную, Ломоватую, Язевую и Водораздельное озеро в Малый Кас, Кас, затем – Енисей, остяки на легких обласах за десять дней преодолевали его. Собственно, с начала XVII в. (первое упоминание об этом имеется от 1605 г.) купцы уже пользовались этим путем. Об этом был слышан и енисейский купец П.Е. Фунтусов. Летом 1872 г. он послал на водораздел экспедицию. Исследователи дошли до Водораздельного (Большого) озера, но пройти дальше не смогли, т.к. летом озеро мелеет. На следующий год Фунтусов снарядил новую экспедицию с заданием вести подробное описание маршрута и составить карты. От устья Озерной до Енисея путешественники на веслах прошли за 10 дней. После этого Фунтусов направил в Министерство путей сообщения свой проект соединительного канала. Министерство, заинтересовавшись проектом, снарядило в 1875 г. свою экспедицию под руководством лейтенанта Сиденснера (частично она финансировалась тем же Фунтусовым).

В своем отчете лейтенант Сиденснер указывает, что Енисейский Потомственный Почетный Гражданин Павел Егорович Фунтусов, «зная из рассказов остяков, что во время половодья есть возможность без особенного труда пробраться с Кети в Енисей, послал по этому указанию на собственный счет разведочную партию, которая и подтвердила показания промышленников. Это дало повод г. Фунтусову

снова послать экспедицию в 1873 году для более подробного исследования.

Из путевого журнала этой экспедиции с приложением к нему маршрутной карты видно, что партия г. Фунтосова без затруднений прошла это расстояние от речки Озерной на Кети, до устья Каса на Енисее в 10 1/3 суток, изменив только свой путь сравнительно с экспедицией 1872 года [2, 1-3].

Партия состояла из 9 человек рабочих, одного инородца, служившего проводником, и находилась бы под управлением г. Захарова, поверенного г. Фунтосова».

Насколько мы успели собрать сведения, этим ограничиваются все изыскания, производившиеся до сего времени с целью обнаружить возможность устройства непрерывного водяного сообщения рек Оби и Енисея. Изыскания эти, как видно, не привели ни к каким практическим результатам, и дела, начинавшиеся по этому поводу, остались неоконченными.

Наконец, в августе 1874 г. при Высочайше утвержденной Навигационно-Описной Комиссии снова возникло дело о соединении рек Оби и Енисея в связи с расчисткой Ангарских порогов, для устранения неудобств при движении грузов непрерывным водяным путем от Китайской границы до г. Тюмени и обратно.

Из дела этого видно, что «26 августа 1874 года Его Превосходительство Господин Министр Путей Сообщения просил телеграммой Генерал-Губернаторов Восточной и Западной Сибири сообщить, какие меры были бы необходимы для облегчения судоходства и улучшения водяных сообщений Западной и Восточной Сибири и какие из этих мер Генерал-Губернаторы считают наиболее безотлагательными для приведения в исполнение в 1875 году».

Потомственный Почетный Гражданин Фунтусов сыграл едва ли не главную роль в осуществлении такого грандиозного проекта, как строительство Обь-Енисейского канала. Вряд ли его можно заподозрить лишь в корысти, хотя развитие событий показало, что в накладе г. Фунтусов не остался. Судя по переписке его с Министерством Путей Сообщения, а также действиям сего достойного гражданина, двигало им, скорее всего, речение за Отечество, а его отечество – это Сибирь. На своем опыте предприимчивого человека он не раз убеждался в необходимости сокращения времени доставки

грузов, товаров в пределах Сибири, России. Обладателя незаурядными деловыми качествами Фунтусова Бог наградила и главным преимуществом перед многими: он умел генерировать идеи, устремленные в будущее.

По ходатайству капитан-лейтенанта Сиденснера 20 февраля 1886 г. в Министерстве Путей Сообщения в Высочайше учрежденной Навигационно-Описной Комиссии «возникло дело о представлении Енисейского Потомственного Почетного Гражданина Фунтусова к награде за оказанное им содействие и труды по исследованию водораздела между системами рр. Оби и Енисея с целью определения возможности устройства судоходного пути между этими реками...» Его труды и старания на благо Отечества были замечены, и вскоре Павел Егорович Фунтусов был награжден Орденом Анны III степени [3, 1-2].

Снарядив две экспедиции кряду, Фунтусов привлекает внимание к предполагаемому проекту соединения двух гигантских водных систем посредством самого короткого и перспективного канала. Записки губернаторам Сибири, письма в правительство, срочные отчеты об экспедициях с описанием преимуществ именно этого варианта перед другими вынудили принять решение Министерством Путей Сообщения в пользу такого строительства. Свой отчет в Навигационно-Описную Комиссию МПС о произведенных исследованиях, он сопровождает телеграммой:

Ваше Превосходительство

Почтеннейшее письмо Вашего Превосходительства от 26-го октября за № 4377 имело честь получить. Согласно желанию Вашему чертеж и описание местности исследованной доверенным моим в 1873 году при сем честь имею представить с должным к Вам почтением и всегдашним уважением

Имею честь быть Вашего Превосходительства Вашим покорным слугой

Павель Фунтусовъ

Исследовательские работы, произведенные енисейским промышленником П.Е. Фунтусовым на свои средства, обратили на себя внимание, что называется, на самом верху. О его изысканиях узнал сам Император, было дано высочайшее указание направить специальную экспедицию для необходимых исследований и

детальной проработки плана работ по устройству водяного сообщения между двумя реками – Обью и Енисеем.

18 мая 1875 г. лейтенант А.К. Сиденснер, служащий Морского Министерства, а с этого момента поступивший в распоряжение МПС, совместно с Инженером Путей сообщения Мошковым, получил предписание господина Министра Путей Сообщения обследовать «водяные пути, которыми предполагалось возможным соединить бассейны рек Оби и Енисея», отправился из Санкт-Петербурга в Енисейск, оставив в приемной Навигационно-описной комиссии короткий и лаконичный рапорт господину Председателю Навигационно-Описной Комиссии: «Для исполнения возложенного на меня поручения по исследованию рек Западной Сибири 17 сего Мая к месту работ из Петербурга отправляюсь; о чем имею честь донести Вашему Превосходительству» [4, 1].

Ему некогда было ждать личной аудиенции с г. Фадеевым, тем более что все инструкции уже были получены накануне и задания сформулированы предельно ясно.

В инструкции, полученной лейтенантом Сиденснером и инженером Мошковым от Председателя Навигационно-Описной Комиссии, указывалось на два направления, по которым предвиделась возможность соединения Оби и Енисея.

Первое направление – по которому следовала экспедиция Фунтусова в 1873 г., где Малый Кас, приток Большого Каса, впадающего в Енисей, приближается к притокам реки Озерной, впадающей в реку Кеть. Это направление взялся исследовать лейтенант Сиденснер. Второе – там, где река Чулым, впадающая в Обь, приближается к реке Енисей, предписано было исследовать инженеру Мошкову [5, 1-2].

Оба эти направления предстояло исследовать, по возможности, тщательнее, но на второе из них, согласно инструкции, нужно было обратить особенное внимание, «так как оно ближе к главному транзитному тракту и проходит по более населенной местности; поэтому в случае, если соединение двух бассейнов по второму направлению оказалось бы затруднительным, то предстояло проследить возможность соединения судоходных частей рек Енисея и Чулыма железной дорогой через перевал.

По обоим направлениям, где представлялось возможным, следовало произвести глазо-



мерную съемку, обратив внимание на ширину рек, глубину их, изгибы, и влияние их на судоходство, характер берегов, скорость течения, рек и вообще предписывалось собрать все сведения по представляющимся препятствиях судоходству, по которым можно было бы вынести заключение о необходимых мероприятиях к устройству правильного судоходства от Оби в Енисей, о степени выгоды эксплуатации по этому пути, и вообще стоит ли делать искусственные сооружения для движения грузов по новому кратчайшему пути» [6, 1-3].

Лейтенант Сиденер отправился из Енисейска в Маковское с целью пройти путем Фунтусова и произвести все необходимые исследования, замеры, и, в конечном счете, как прописывалось инструкцией, найти «наивыгоднейшее сообщение бассейнов рек Оби и Енисея» [5, 1-3]. В это время инженер Мошков остался в Маковском для исследования другой линии.

Всеми необходимыми инструментами для определения географических координат, глазомерных измерений экспедиционеры запаслись в Петербурге. Для астрономических наблюдений, необходимых с целью исчисления географических координат, имелся круг Пистора, а от Морского Министерства они получили на летнее время три карманных хронометра Фротчема.

Представление о ходе экспедиции можно составить, ознакомившись с выпиской из докладной записки лейтенанта А.К. Сиденера:

«Лодки наши, сколоченные из досок, длиною были около 4 саж. и шириною 4 фута; для легкости крыша была сделана из бересты. Собственно в моей партии лодок было две: одна для меня, другая под провизию и другие запасы. Гребцами были наняты на время экспедиции крестьяне села Маковского и один остяк, бывший проводником в экспедиции Фунтусова. Всего рабочих было 8 человек. Изъ села Маковского я выехал 18 июля в 4 часа пополуночи.

В верховьях река Кеть течет извиристо шириною около 65 саж., глубина от 2 до 10 футов. Дно иловатое с наносным песком, вода мутная желтого цвета; течение около двух верст; берега, вообще говоря, невысокия, приблизительно от 2 до 4 саж., но местами встречаются обрывы до 100 футов высотой. По обоим берегам растет густой хвойный лес, подступая к самой

реке и, только местами встречается мешанный лес и изредка луга.

В верховьях река очень засорена корчами, пониже они встречаются не так часто; также и извилины делаются отложе и правильнее.

Население здесь очень редкое. Ниже села Маковского встретились только две небольшие русские деревни: Ворожейкина и Лосиноборская, бывший Лосиноборский монастырь, от которого в настоящее время осталась только небольшая часовня. Ниже население состоит из остяков, занимающихся рыболовством и звериным промыслом и, сообразно с ходом зверя и рыбы, перекочевывающих с одного места на другое.

Весною вода поднимается от двух до четырех сажень, затопляя все низменные места, но очень скоро вода падает и потом постепенно убывает в течение всего лета.

От села Маковского до устья Озерной в Кеть впадает несколько речек, из коих более других река Сочур, берущая свое начало недалеко от села Маковского и впадающая в реку Кеть с правой стороны на расстоянии 300 верст от Маковского.

Речка Озерная идет шириною у устья около 10 саж. В этом месте, на протяжении около 200 саж. она усеяна наносными мелями, между которыми есть фарватер извиленный и глубиною от 1 до 5 фут. Далее глубина хотя и не равная от 3 до 10 фут., но среднюю глубину нужно считать 5 футов.

По всему течению реки попадают мели, но образование их случайное и они могут быть легко расчищены. Они состоят из намытого песку около деревьев, упавших поперек реки.

Река течет извиристо шириною от 6 до 10 саж. между невысокими берегами около 2 саж., поросшими мешанным лесом до самой воды. Местами берега поднимаются до 40 футов.

Течение около 1 ½ версты в час; дно иловатое с наносным песком.

В полутора верстах от устья мы пристали к правому берегу, на котором было несколько остяцких изб и в том числе и две недостроенные. В разговоре остяки сказали, что теперь не стоит их и достраивать, потому что ежели здесь пройдет дорога, то русские их будут обижать и тогда придется перебираться.

Относительно дальнейшего нашего пути остяки наговорили нам весьма неутешитель-

ных вещей. Они говорили, что вода очень мала и ломы придется обходить с большими затруднениями. По их мнению, мы не могли пробраться до озера ранее двух недель. В виду этих замечаний я решился для облегчения движения нашей экспедиции заменить лодку, находившуюся под провизией двумя легкими остяцкими челноками. Кроме того, я нанял еще одного остяка, который должен был идти на отдельном маленьком челноке впереди и указывать нам фарватер.

Все вещи, без которых мы могли обойтись, были оставлены на сохранение у остяков.

Река Озерная образуется из слияния 3-х речек (на десятиверстной карте Западной Сибири они названы труднопроизносимыми остяцкими именами, но на карте Фунтосова 1873 года, им даны русские названия, которых придерживались в настоящем отчете – Кедровый (Мосынбай-Кэ), Деревянной (Педы-Кэ) и Ломоватой (Лай-Кэ).

Подойдя к слиянию речек Деревянной и Ломоватой, мы, придерживаясь пути экспедиции Фунтосова 1873 года, направились по реке Ломоватой. Характер берегов этой реки, как по высоте их так и по растительности, которую они покрыты, совершенно тот же, что и на реке Озерной, но фарватер еще более извилист. Глубина от 2 до 7 футов; ширина от 5 до 7 сажен; течение сильнее, нежели в Озерной.

По всей длине ее встречаются очень часто подводные корчи, но самое большое затруднение к плаванию по ней представляют так называемые ломы.

Ломы эти состоят из груды наносных деревьев, совершенно почерневших от времени и поваленных самым беспорядочным образом. Иногда они бывают навалены вровень с берегами на протяжении вдоль реки до 30 саж. Чрез небольшие ломы была возможность пробраться, но большие приходилось обходить, прорубая в лесу просеку и перетаскивать лодки берегом, предварительно их выгрузивши. Ломы встречались очень часто, так что мы могли идти на веслах от 4 до 5 часов в день, а остальное время употребляли на обходы.

Речка Язевая (Чарай-Кыкко), впадающая в Ломоватую справа. Берега этой речки значительно отличаются от берегов рек Озерной и Ломоватой; они низменны, болотисты и поросли болотную травую и мелким кустарником.

Впрочем далее, когда берега становятся суше, они покрываются смешанным лесом, в котором попадаются кедры.

В начале ширина речки весьма не велика около 1 ½ саж. и река до того извилиста, что лодка в ней с трудом изворачивалась. Глубина ее не ровная от 1 до 7 футов, а местами так мелко, что лодку приходилось перетаскивать. Пройдя несколько кверху, мелкие извилины делаются реже и попадаются длинные плесы, ширина которых постепенно увеличивается до 3, 5 и 6 сажен.

На всем протяжении реки попадаются карчи и небольшие упавшие поперек лесины. В верхней половине, однако, карчи встречаются реже. Ломов немного и вообще они небольшие. По мере приближения к истоку глубина делается ровнее и увеличивается до 9 футов. В одном месте, ближе к устью, она очень мелка и заросла водорослями и болотную травую. Вода в ней совершенно прозрачная, тогда как в тех двух речках она мутная и желтого цвета. У самого верховья речки, она протекает небольшое озеро шириною около 150 сажен и длиною около 200 сажен. Глубина его от 3 до 4 футов и дно жидкое и болотистое. Река эта, как и все озеро, заросла водорослями и болотную травую. Берега кругом низменные и покрыты мелким кустарником. От этого озера вверх ширина реки 20 сажен, но потом она увеличивается до 45 саж., и у самого озера, из которого она вытекает (называемого на десятиверстной карте озером Каль-То, а на карте Фунтосова Большим), ширина ее доходит до 70 сажен.

Озеро большое простирается до 5 верст в длину, а в ширину занимает около 2 верст. Дно его совсем жидкое, болотистое и глубина от 3 до 4 футов. Берега очень низменны, болотистые, поросшие мелким кустарником, но местами попадаются хвойные боры и мелкий мешанный лес.

Мы переплыли это озеро по направлению к речке Норосовой, рассчитывая пробраться на Кас по пути экспедиции 1873 года. Но речка Норосова в это время года представляет собою лишь незначительный ручей, глубиной от 1 до 7 фут. и дно, как в речке, так и на мелководном баре покрыто мелким песком. Ширина ее у устья около 2 сажен, которая сейчас же изменяется до 4 футов; при этом речка так извилиста, что пройдя сажен 40, наша лодка не

могла повернуться. Далее русло речки совсем завалено лесом и, пройдя еще сажен 100, след ее теряется в болоте. По словам остяков, болото это так топко, что с тяжестью по нем невозможно пройти, и поэтому остяки предлагали перевалить прямо в Касовское озеро верстах в двух восточнее устья Норосовой по пути экспедиции Фунтосова 1872 г.

Желая убедиться в справедливости их показаний, я отправился по болоту пешком, но, пройдя около версты, совершенно убедился, что тащить лодку по этому болоту не было никакой возможности. Потому что, идя один без всякой тяжести, я проваливался в него по колени. Поэтому я решил последовать совету остяков и на другой день отправился к перевалу, по которому шла партия Фунтосова в 1872 году. Дорога здесь хотя и оказалась значительно суше и даже два раза мы проходили сухими борами, длиной около полуверсты каждый, но все же при перетаскивании большой лодки, люди провозились целый день и, выбирая более сухую местность, перенесли ее прямо в Малый Кас, около версты от ее истока.

Как на этом перевале, так и далее на пути мы встречали несколько раз доски с надписями, прибытия экспедицией Фунтосова, а также по перевалу встречались колья, воткнутые для обозначения их пути.

Пользуясь прекрасной погодой, мною сделаны были астрономические наблюдения для определения широты и долготы крайних пунктов перевала, т.е. одного на Большом озере и другого у истока реки Малый Кас. По этим определениям длина перевала оказалась 3 версты 400 с.

Желая проследить путь экспедиции 1873 г., я отправился чрез Касовское озеро к устью безымянной речки, названной мною Фунтосовской, и соединяющей верхнее озеро с Касовским. Речка эта очень извилиста, мелка и густо поросла травой, так что по ней нельзя было плыть даже в челноке и я отправился пешком вдоль русла речки. Убедившись окончательно, что направление, по которому прошла партия Фунтосова 1872 г., представляет более удобств для прорытия канала, мы вернулись назад.

Касовское озеро имеет неправильную форму вроде двух соединенных озер. Наибольшая ширина его около 200 сажен; дно его жидкое, болотистое; глубина от 2 до 3 футов; берега

низменные, болотистые, поросшие мелким кустарником. Вообще местность, как здесь, так и в верховьях Малого Каса, имеет тот же болотистый характер.

Мы оставили озера 4-го августа после полудня и отправились по течению Малого Каса.

Река Малый Кас у истока имеет ширину около 2 или 3 сажен; течение слабое, едва заметное, глубина от 2 до 5 футов и вся река заросла травой; дно состоит из мелкого черного песку с илом. Недалеко от истока река образует два небольшие озера, следующие одно за другим, из них верхнее около 50 саж. длиной и глубиной 2 фута; другое, нижнее – около 150 саж. длиной и 70 шириной; глубина в нем один фут; оно все поросло водорослями.

По выходе из озер, река становится глубже, так что среднюю глубину можно считать 5 футов. Берега становятся выше и суше; кустарник сменяется сначала мешаным, а затем исключительно хвойным лесом, который подступает к самым берегам; извилины крупнее, водоросли реже; течение постепенно увеличивается доходя до 3 верст. Почти по всему протяжении, местами чаще, местами реже, попадаются мели и карчи. Впрочем, мели в этой реке случайные и, подобно тому как в реках по ту сторону озер, состоят из намытого песку около ставших на мель деревьев.

В некоторых местах эти наносы леса представляют нечто вроде порогов, поверх которых вода стремится с скоростью от 5 до 8 верст в час. Один из этих порогов, находящийся недалеко от устья представляет весною некоторую опасность для небольших челноков, и лодка, на которой плыла экспедиция Фунтосова, спустилась здесь на веревке; но нам удалось благополучно пройти на веслах.

Нередко так же попадаются ломы и некоторые из них приходилось обходить берегом. Ближе к низовьям впадают две значительные реки одна с правой, а другая с левой и далее река расширяется до 6 и 10 сажен, но глубина увеличивается незначительно и вообще она идет неровно. Течение у низовья делается слабое и, недалеко от впадения реки в Большой Кас, не превосходит версты.

7-го Августа вечером мы вошли в Большой Кас.

Большой Кас в этом месте представляется значительной рекой и может быть сравнен

с рекою Кетью, ниже впадения в нее Сочура. Ширина реки около 30 саж. вскоре увеличивается до 40 и 50 саж. и только при впадении в Енисей суживается до 25-30 саж. Берега этой реки высотой вообще от 20 до 25 футов, но местами яровые берега возвышаются до 40 и иногда достигают до 100 футов. В начале берега реки такие же песчаные, как и по всем другим рекам, пройденным нами, и далее встречаются местами каменистые берега, русло между которыми покрыто галькой. Течение доходит до трех верст; вода мутная; глубина неровная и не превышает 5 футов.

Фарватер реки местами очень узок и тогда он переходит от одного ярового берега к другому. У яровой стороны он приближается к самому берегу, тогда как к стороне низменного берега образует мелководье.

По всей длине реки попадаются мели и карчи, которые, впрочем, у низовьев, встречаются реже. Недалеко от впадения реки в Енисей, на дне реки залегли два небольшие камня; проход между ними сажень пять и течение доходит до 5 верст. Пройдя эти камни, характер берегов изменяется; лес исчезает и по обеим сторонам начинаются луга.

9-го Августа мы вошли в реку Енисей. Дойдя до деревни Суховатки, мы потянулись лошадьми вверх по Енисею и 12 утром прибыли в Енисейск.

Таким образом, расстояние от устья Озерной до устья Большого Каса мы прошли в 15 суток. В течение этого времени погода не всегда нам благоприятствовала, в особенности же по эту сторону озер, впрочем, каждый день удавалось делать астрономические наблюдения и, кроме определений широт и долгот, на крайних пунктах перевала сделано еще 10 определений для широты и 16 определений долготы.

Препятствия, которые мы встречали на пути водораздела, особенно по эту сторону озер, не позволяли нам быстро продвигаться вперед, от этого астрономически определенные пункты, приходится на очень близком между собою расстоянии.

Все географические координаты, выведенные из наблюдений, сделанных на пути водораздела, заключены в приложенную при этом отчете таблицу В.

Согласно географическому положению этих пунктов и при помощи произведенной между

ними глазомерной съемки рек, составлены карты сего пути водораздела в масштабе  $\frac{1}{2}$  версты в дюйме. Они приложены при настоящем отчете и состоят из трех частей.

Первая часть заключает участок пути от устья Озерной до Большого озера включительно.

Вторая часть заключает Большое озеро и реку Малый Кас от выхода из Касовского озера до устья.

Третья часть заключает реку Большой Кас от впадения в нее р. Малый Кас до устья.

Согласно этим картам длина реки Озерной от устья ее до впадения реки Ломоватой по общему направлению, не принимая во внимание мелких извилин, составляет около  $12\frac{1}{2}$  верст; длина Ломоватой до впадения в нее Язевой  $25\frac{1}{4}$  верст; длина Язевой от устья до истока  $26\frac{1}{2}$  верст; путь Большим озером до перевала  $2\frac{3}{4}$  версты; перевал составляет  $3\frac{1}{4}$  версты. Длина Малого Каса от истока до устья около  $58\frac{1}{2}$  верст и по Большому Касу от устья Малого Каса до Енисея по Кети до устья Большого Каса на Енисее составляет около 300 верст.

На всем этом пространстве нет никакого поселения и только на Язевой недалеко от озера есть небольшое зимовье остяков.

На карте это место обозначено буквою Ж.

Местность всего водораздела, за исключением некоторых участков на Большом Касе, не представляет удобств для заселения; тем не менее станции для надобностей пароходства и судоходства могут быть удобно устроены по всему протяжению системы.

По прибытии в Енисейск, поверив хронометры, я немедленно отправился опять в село Маковское и оттуда вторично спустился по Кети до устья Озерной и потом далее, до впадения Кети в Обь у села Тогурского.

Эту вторую поездку по Кети я предпринял с целью исследовать судоходность реки Кети от реки Озерной до села Колпашева на Оби» [1, 43-55].

Одним из главных препятствий, встретившимся на пути экспедиции были извилины мелких и узких речек. При строительстве канала необходимо было найти способ спрямления их, и лейтенант, будучи человеком пытливого ума, решил на практике применить и испытать способ, которым пользовались иногда остяки и крестьяне, живущие по небольшим рекам.

«Встретив такие извилины, – пишет лейтенант Сиденснер, – остьяки обыкновенно не ездят речкою, а предпочитают перетаскивать свои челноки берегом через перешеек. Выше впадения реки Лисицы один остяк нарочно прорыл лет десять тому назад большую канаву, и в следующую весну русло реки направилось по этому каналу.

Точно так же в верховьях Кети, выше впадения Сочура, лет 50 тому назад, Маковский крестьянин Никита Стрежнов уничтожил длинную извилину, прокопав небольшую канаву, которая и называется Никитина протока, а бывшее русло реки заросло тальником.

Во время моей первой поездки по Кети, выше впадения реки Озерной, остьяки указывали мне небольшой перешеек, всего сажень 40, тогда как извилина, по которой нам приходилось ехать, тянулась версты на три. Я, шутя предложил остякам прорыть этот перешеек, за что обещал дать им три рубля. Остьяки очень обрадовались моему предложению и обещались сейчас же начать работу, если я дам им деньги вперед и напою водкой. Я выдал им деньги и водку и, ехав во второй раз по Кети, видел прорытую канавку, и остьяки уверяли, что в будущем году река пророеет себе здесь новое русло.

Образование новых протоков по Кети служит образчиком легкости, с которою могут быть произведены работы по расчистке рек водораздела, так как по характеру почвы и другим обстоятельствам эти реки схожи с Кетью» [1, 62-63].

Другого вывода, кроме как рекомендовать Министерству Путей Сообщения строить канал, экспедиция лейтенанта Сиденснера, учрежденная этим же ведомством, уже сделать не могла. Преимущество линии Кеть – Кас была столь очевидной, что лейтенант Сиденснер, кстати, после завершения экспедиции получивший звание капитан-лейтенанта, сразу по приезду в Санкт-Петербург сделал доклад о целесообразности соединения Оби и Енисея посредством рек Кети и Каса, признав не имеющими перспектив другие предполагаемые маршруты: Вах – Сым, а также перетаска от верховьев Чулыма в Енисей в районе ст. Козыльярской. Маховик, запущенный Фунтосовым, уже набрал обороты [7, 1-2].

Строительство началось в 1883 г. Министерство Путей Сообщения приняло решение с благословения самого Императора «приступить с 1883 года к производству работ по устройству непрерывного водяного сообщения между бассейнами рек Оби и Енисея» [8, 1-2].

### Литература

1. «Отчет экспедиции, командированной МПС в 1875 г. для исследования водораздела рек Оби и Енисея» лейтенанта А.К. Сиденснера. 1875.
2. Журнал Экспедиции, снаряженной в 1873 году Потомственным Почетным Гражданином Павлом Егоровичем Фунтосовым.
3. Письмо начальника Навигационно-описной комиссии Фадеева в Канцелярию Святейшего синода.
4. Рапорт лейтенанта А.К. Сиденснера Господину Председателю Навигационно-описной комиссии Фадееву от 16 мая 1875 года. СПб.
5. Инструкция для партии Западной Сибири от 11 мая 1875 года.
6. Письмо начальника Навигационно-описной комиссии Фадеева в Департамент Общих дел от 17 марта. СПб.
7. Рапорт Его Превосходительству Господину Председателю Навигационно-описной комиссии Фадееву от Капитан-лейтенанта А.К. Сиденснера от 29 марта 1876 года. СПб.
8. Всеподданнейший доклад министра Путей Сообщения от 11 марта 1883 года. СПб.

### References

1. «Otchet jekspedicii, komandirovannoj MPS v 1875 g. dlja issledovanija vodorazdela rek Obi i Eniseja» lejtenanta A.K. Sidensnera. 1875.
2. Zhurnal Jekspedicii, snarjazhennoj v 1873 godu Potomstvennym Pochetnym Grazhdaninom Pavlom Egorovichem Funtosovym.

3. Pis'mo nachal'nika Navigacionno-opisnoj komissii Fadeeva v Kanceljariju Svjatejshego sinoda.
4. Raport lejtenanta A.K. Sidensnera Gospodinu Predsedatelju Navigacionno-opisnoj komissii Fadeevu ot 16 maja 1875 goda. SPb.
5. Instrukcija dlja partii Zapadnoj Sibiri ot 11 maja 1875 goda.
6. Pis'mo nachal'nika Navigacionno-opisnoj komissii Fadeeva v Departament Obvih del ot 17 marta. SPb.
7. Raport Ego Prevoshoditel'stvu Gospodinu Predsedatelju Navigacionno-opisnoj komissii Fadeevu ot Kapitan-lejtenanta A.K. Sidensnera ot 29 marta 1876 goda. SPb.
8. Vsepoddannejšij doklad ministra Putej Soobwenija ot 11 marta 1883 goda. SPb.

*Приложение 1*

Светлейший Графъ Милостивый государь!

Доставленные ко мне от Иркутскаго Военнаго Губернатора Отобранные имъ отъ тамошнихъ купцовъ про...ву изд.....ненныхъ въ сношеніи Вашего Сіятельства от 13 января прошлаго 798-го года Статей относительно соединенія рекъ Оби и Енисея сведенія; честь имею препроводить у сего к Вашему Сіятельству въ оригинале ; а таковыя в копіи для надлежащего соображенія отправлены от меня при сношеніи и къ управляющему Иркутскими казенными фабриками Господину Генераль-маіору и кавалеру Новицкому. – въ прочемъ пребываю с истиннымъ почтеніемъ и совершенною преданностію

№ 3600  
Декабря 17 дня 1799 г.  
В Тобольскъ

Сіятельнейшій Графъ  
Милостивый государь!  
Вашего сіятельства

*Приложение 2*

Журнал экспедиции, снаряженной в 1873 году

Потомственным Почетным Гражданином

Павлом Егоровичем Фунтосовым

Состав экспедиции:

Поверенный распорядитель иркутский мещанин Константин Петрович Захаров

Рабочих – 8 человек

Вожатый с Кети до Касовского озера инородец остяк Павел Петрович Кондыков.

26 мая в 4 часа вечера экспедиция выступила из с.Маковского вниз по течению Кети и 30 мая в 7 ч. Вечера пристала к левому берегу в против впадения р.Озерной. Здесь на дереве сделана затесь, как исходный пункт экспедиции.

30 мая 7 ч.вечера р.Озерная. Направление с С.В., ширина в устье 50-60саж., глубина 16-26 фут. Ночевали недалеко от устья реки.

31 мая. Ширина 10-30 саж., глубина 16-23 фут. 10 час. Утра р.Ломоватая. Направление с С. Ширина в устье 12-15 с.,глубина 12-23 фут. Берега песчаные затоплены водою. По сторонам лес черный, и на более возвышенных местах сосновый. Ломов т.е. лесных заносов много (более 28)

1 июня. Шли на 5-ти веслах и еще особенной лодке впереди для отыскания места оплечь ломы или прорубить их.

8 вечер. р. Язевая. Направление с С. Ширина у устья 5 саж., глубина 7-12 фут., берега болотистые затопленные водою. На ночлег приставали к боровому месту.

2 июня. По сторонам реки мелкий березняк. Изредка показываются небольшие боры. Ломов мало, и те небольшие, кругом зыбун, приподнятый водою со всею народившеюся на нем растительностью. На ночлег пристали к боровому месту.

3 июня. 10 ч. Утра. Остановились у истока Язевой из Большого Озера, имеющего в длину 2 ½ – 3 версты, глубина 9-12 фут. Берега кругом болотистые, покрытые водою с выдающимися в нескольких местах боровыми участками.

Озеро сильно волновалось, и потому отправились на противоположный берег кругом частью лесом, частью по берегам озера; вечером стали у устья реки Норосовой и начали прочищать лома, которыми оно было завалено. Здесь же и ночевали.

4 июня. Река Норосовая. Направление с С.В. Ширина у устья 2 с., глубина 1-12 ф. Ломов много и лодку во многих местах нужно было перетаскивать; берега болотистые, поросшие лесом. У Большого Озера есть материк, покрытый кедровником. Вся длина реки версты 1 ½. Далее болото, покрывающееся водою во время весеннего разлива на 1 фут, по которому остяки плавают в то время на своих легких лодках. В нем много жидких мест, походящих на мелкие озера и чрезвычайно топкие лужи. Простирается оно версты на 2 ½. Лодку по нему тащили и в 8 ч. Вечер спустили ее в находящееся далее озеро, и поставили здесь столб с доскою в память прохода экспедиции и вступления в Енисейскую систему.

Озеро Верхнее, длиною 1 ½ - 2 версты, шириною 150-200 саж., глубиною в 6-7 фут, берега зыбунные со множеством растущей на самом озере травы. Ночью вышли из озера в речку, из него вытекающую по направлению к В., шириною в 2 саж, и глубиною 2-7 фут. Берега ее болотистые и зыбунные, и вся она также поросла травой. Длина ее до 3 ½ верст. В полночь вышли в Касовское Озеро, и остановились на материке, находящемся на С.З.берегу его.

Длина озера версты 4, ширина 150 с., глубина 8-12 фут.

1 ч. По полудни вышли по направлению к В. В реку Малый Кас. Ширина у истока 1 ½ – 3 саж., глубина 5-7 фут. Берега болотистые. Русло реки извилистое, и при быстром течении и множестве ломов, которые нельзя было обойти, потому, что вода в реке понизилась в это время почти на саж., едва успевали поворачивать лодку по направлению течения.

В н. 7 июня. На реке Малый Кас по ночам было плыть опасно, и потому останавливались. Ширина реки 10-15 саж.. глубина 12-19 фут.

7 июня. В 8 утра стали у устья Малого Каса. Оно здесь шириною 15 саж., и глубиною 19 фут. Река же Большой Кас шириною 30-60 саж., и глубиною 12-19 фут. Вода уже понизилась на 5 фут. Ломов нет, и 10 июня в 4 часа утра не останавливаясь на ночлег, экспедиция вошла в Енисей и в полдень 14 числа прибыла в г. Енисейск, употребив на весь путь от с. Маковского 20, а с устья реки Озерной в Кеть до Енисея только 10 суток.

(карта Фунтосова – копия)

*Приложение 3*

## ИНСТРУКЦИЯ

Для партии Западной Сибири

11 мая 1875г.

Утверждено

В Западную Сибирь командирется партия для определения наивыгоднейшего соединения бассейнов рек Оби и Енисея.

1. Партия эта должна выехать из С.Петербурга с таким расчетом, чтобы попасть на один из первых пароходов, отходящих из Тюмени весной, тогда на пути в Томск можно будет осмотреть Обь...

2. Осмотреть и обследовать возможность соединения бассейнов Оби и Енисея. По имеющимся сведениям, а именно: описанию экспедиции Фунтосова и записки Носкова, можно предпо-

ложить, что бассейн Оби с бассейном Енисея возможно соединить в двух направлениях: одно, согласно экспедиции Фунтосова, где Малый Кас, приток Большого Каса, впадающего в Енисей, приближается к притокам р.Озерной, впадающей в р.Кеть; другое - там, где р. Чулым, впадающая в Обь, приближается к Енисею вблизи ст.Козыльярской... ...Оба эти направления должны быть исследованы по возможности тщательнее...

3. Первое направление от р.Кети до Енисея, и второе по Чулыму, где окажется возможным; должно быть снято глазомерною съемкою с помощью буссоли... Обратить внимание:

- А) на ширину рек
- Б) глубину их...
- С) изгибы рек и влияние их на судоходство...
- Д) Характер берегов...
- Е) Притоки рек
- Х) скорость течения рек в некоторых местах...

Во всяком случае, подробности съемки должны быть таковы, чтобы можно было судить о характере реки, представляющих препятствия судоходству; и отмечать необходимость для возможного устройства правильного судоходства...

4. По прибытии в Сибирь составить при участии и содействии местных властей план своего маршрута, и перед отправлением в экспедицию, сообщить Навигационно-Описной Комиссии при Министерстве Путей Сообщения.

5. В Окружных Штабах и местных управлениях Гражданского Ведомства ознакомится подробно со всеми планами и картами того края...

6. К описанию судоходных рек должны быть приложены сведения о числе конструкций и осадке плавающих на них судов; о пристанях и местах отправки грузов, об оживленности их движения...

7. В дополнение к плану должен быть представлен последовательный путевой журнал...

8. Для изучения края следует предварительно ознакомиться со всеми описаниями, имеющимися в Министерстве Путей Сообщения, в Главном Штабе, в Гидрографическом Департаменте, в Географическом Обществе и Центральном Статистическом Комитете...

9. На приобретение инструментов, палаток, шлюпок, и проч., а также на наем рабочих и на перевозки, и вообще на непредвиденные расходы, партия получит деньги, в которых должна представить отчет, согласно составленным комиссиею правилам.

Председатель  
Капитан  
Инженер

(подписи)