



ТУРИСТСКО – СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ РОССИИ

На Чемпионат России
по СП 2001 год

ОТЧЕТ

об автопутешествии пятой категории сложности
по центральной части Западной и Восточной Сибири
"СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2001" - "Баронский тракт"
совершенном с 16 июля по 3 сентября 2001 года

Маршрутная книжка № _____

Руководитель группы: Куликов Игорь Николаевич
630107, г.Новосибирск, ул.Троллейная 134 – 35

Проводящая организация:
НГОО "Клуб экстремальных путешествий "OFF ROAD MASTER"

Новосибирск 2001 г.

1. Справочные сведения.

1.1. Маршрут путешествия.

Время проведения: с 16 июля по 3 сентября 2001 года

Участники: 12 человек на 3-х внедорожниках

Isuzu Mu
Toyota HiLux
УАЗ 31512

Маршрут по России через две области:

Новосибирск – Колпашево – Белый Яр – Катайга – Ярцево – Лесосибирск – Красноярск – Томск – Новосибирск

Общая протяженность: ~2600 км.

Особенности похода: Первопрохождение на внедорожниках стокилометрового участка тракта, действовавшего 100 лет назад, вдоль Обь-Енисейского водного пути. Это прохождение не только внедорожников, а каких либо механических транспортных средств вообще.

Ф.И.О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Тур. подгот-ка	Обяз-ти в группе
Куликов Игорь Николаевич	1961	г.Нов-ск, ул.Троллейная, 134-35 тел.(3832) 49-65-66	5У-96, 5Р-98, 5Р-99, 5Р-00	руководитель
Куликова Валентина Александровна	1961	г.Нов-ск, ул.Троллейная, 134-35 тел.(3832) 49-65-66	5У-96, 5Р-98, 5Р-99, 5Р-00	штурман группы, повар
Куликов Вячеслав Игоревич	1980	г.Нов-ск, ул.Троллейная, 134-35 тел.(3832) 49-65-66	5У-00	штурман
Мирошников Павел Викторович	1968	г.Нов-ск тел. (3832) 47-50-59	5У-99, 5У-00	фото и видео оператор
Новицкий Владимир Алексеевич	1958	г.Нов-ск	ПВД	завхоз, повар
Бут Даниил		г.Нов-ск	ПВД	штурман
Сиваракша Вадим Германович	1976	г.Нов-ск	5У-99, 5У-00	водитель
Гриднев Сергей Георгиевич	1954	г.Нов-ск	5У-00	механик
Сухарев Александр Владимирович	1957	г.Нов-ск тел. (3832) 163-117	5У-00	водитель
Митрофанов Евгений Евгеньевич	1964	г.Нов-ск тел. (3832) 18-56-69	ПВД	сменный водитель
Нагорнов Андрей Иванович	1972	г.Нов-ск тел. (3832) 73-45-80	5У-99	сменный водитель
Букатин Роман	1980	г.Нов-ск	ПВД, сплавы по горным рекам	пресса

ПОЛОЖЕНИЕ
о проведении ежегодной акции
трофи-рейд "СИБИРСКИЙ МАРАФОН"

I. Организаторы:

- НГОО "Клуб экстремальных путешествий OFF ROAD MASTER"
- Журнал "Турбо"
- Новосибирский областной краеведческий музей

Непосредственным организатором трофи-рейда "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2001" является оргкомитет акции "СИБИРСКИЙ МАРАФОН".

II. Цели:

1. Популяризация туристических путешествий, активного, здорового образа жизни, экологического воспитания;
2. Пропаганда соблюдения Правил дорожного движения, совершенствование мастерства вождения транспортных средств;
3. Привлечение молодежи к участию в спортивно-технических видах спорта;
4. Расширение сотрудничества между спортивными туристами и путешественниками России;
5. Испытание в сложных дорожных условиях авто и мототехники, оборудования, материалов и технологий, предоставленных участникам трофи-рейда;
6. Безаварийное прохождение маршрута, согласно разработанному графику движения;
7. Освещение акции в средствах массовой информации (телевидение, радио, пресса, интернет ...)

III. Задачи:

1. Попытка прохождения на внедорожных автомобилях сухопутным путем вдоль старинного водного канала между реками Обь и Енисей;
2. Составление подробного фото и видеоотчета о состоянии шлюзовых конструкций канала, наличии сухопутных путей вдоль канала и сбор другой информации об этом регионе;
3. Изучение поведения участников трофи-экспедиции в экстремальных условиях.

IV. Программа проведения акции:

1. Старт трофи-рейда - 16 июля. Продолжительность - 30 дней.
2. Маршрут: Новосибирск, Колпашево, Белый Яр, Усть-Озерное, Енисейск, Лесосибирск, Красноярск, Мариинск, Кемерово, Новосибирск.
3. Презентации акции в городах Новосибирск, Красноярск, Кемерово.

V. Участники и транспортные средства:

В трофи-рейде "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2001" примут участие до 10 экипажей спортсменов-любителей на автомобилях повышенной проходимости с колесной формулой 4x4.



Обь-Енисейский канал

СМ.
**СИБИРСКИЙ
 МАРАФОН**



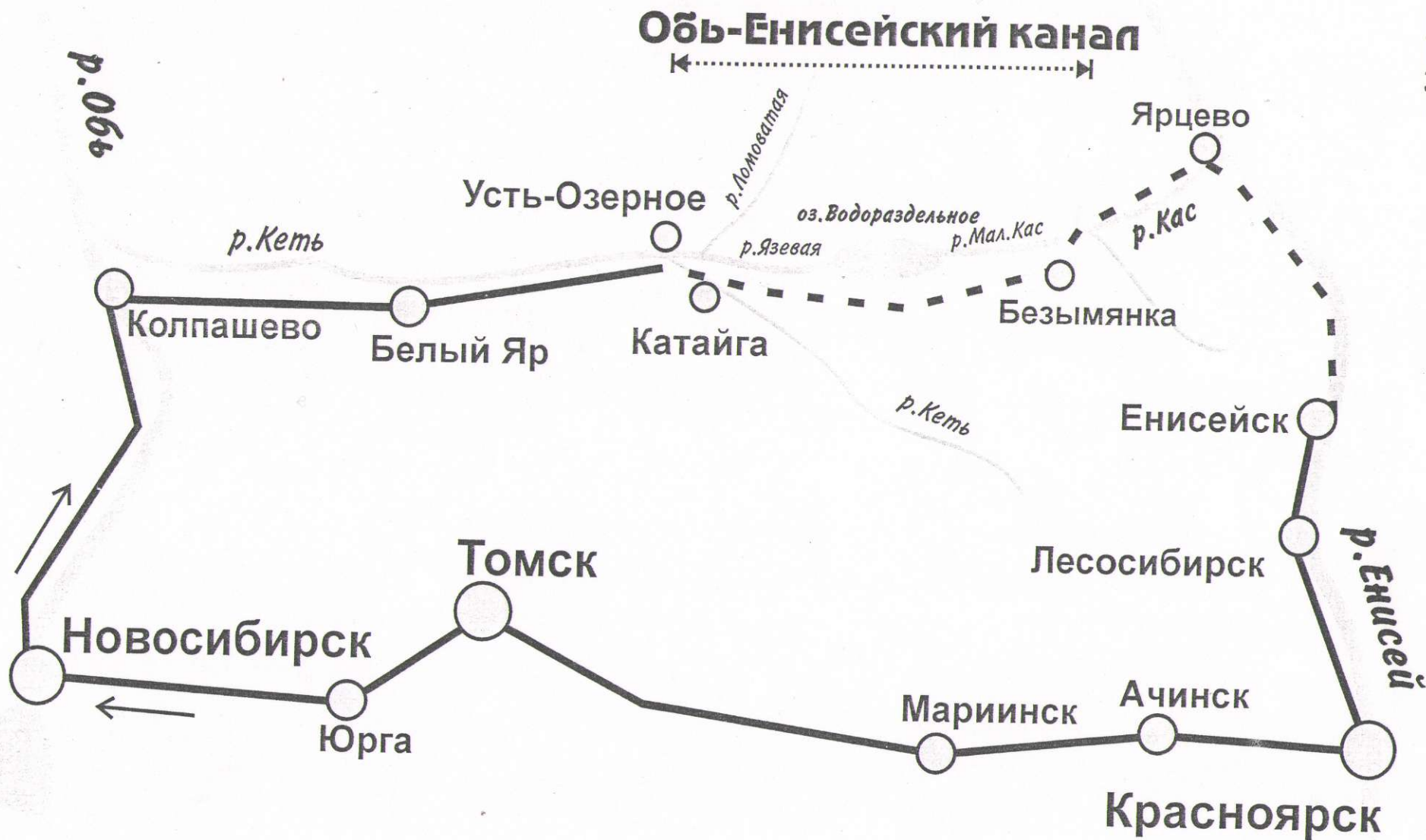
- ОЗЕРНОЕ
- ТОГИЛАННЫЙ МЫС
- СНАШКИНО
- РИШКИН
- СУГОТ
- БЕБОТЕР
- ОБСКОЕ
- УНГУСОВО
- МОЛЧАНОВО
- СОКОЛОВА
- КРИВОШЕННО
- ПЕТРОВКА
- ЗОЛОДИНО
- САЙТЕС
- ЧЕЛЫНИКОВО
- ЧЕЛЯТОВО
- КОМЕВНИКОВО
- ЗОРОНОВО
- САТУРЦИНО
- СКАДА
- КОЛЫВАНЬ

- ТАМАРОВО
- ЗИМНЯ-СТЕХИНА
- СЕРГЕЕВО
- НОВОАЗИМОВО
- НАЗИМОВО
- УСТЬ-ПИТ
- ПОГОДАЕВО
- УСТЬ-КЕМЬ
- ЕНИСЕЙСК
- ЛЕСОСИБИРСК
- ГАЛАНИНО
- ТАЛОВКА
- ШИЛА
- МИНАЕРЛА

Новосибирск — Кемерово — Красноярск

Маршрут трофи-экспедиции "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2001"

2. Схема маршрута



3. МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

	Новосибирск	---50--->	Колывань	---7--->	Скала	---27--->
-->	Вьюны	---25--->	Новотроицк	---25--->	Батурино	---50--->
-->	Вороново	---32--->	Кожевниково	---24--->	Десятово	---21--->
-->	Мельниково	---14--->	Каргала	---56--->	Володино	---34--->
-->	Кривошеино	---34--->	Молчаново	---17--->	Тунгусово	---15--->
-->	Обское	---15--->	Новоколомино	---50--->	Могильный мыс	---15--->
-->	Озерное	---19--->	Колпашево	---37--->	Белояровка	---32--->
-->	Мохово	---48--->	Палочка	---32--->	Белый Яр	---50--->
-->	Клюквинка	---78--->	Степановка	---87--->	Катайга	---42--->
-->	Усть-Озерное	----->				
-->	Усть-Озерное	---14--->	шл. Ломоватый	---5--->	шл. Веселый	---9--->
-->	шл. Красный Яр	---12--->	шл. Ильинский	---5--->	шл. Новый	---12--->
-->	шл. Генеральский	---7--->	шл. Николаевский	---12--->	шл. Касовский	---8--->
-->	шл. Марьяна Грива (Марьян)	---10--->	шл. Мокряки	---8--->	(Казанцевский)	(канал)
-->	шл. Безымянный	---18--->	шл. Георгиевский	---10--->	шл. Налимный	---3--->
-->	Александровский шлюз	---11--->	мост через р. Выдровка	---4--->	шл. Александровский	
-->	мост через р. Аэродромная	---45--->	Касово	---10--->	мост через р. без названия	---17--->
-->	Серчанка	---26--->	устье р. Кас (Енисей)	---8--->	Новый городок	---12--->
-->	Тамарово	---20--->	Сергеево	---14--->	Нижнешадрино	---25--->
-->	Назимово	---37--->	Колмогорово	---80--->	Новоназимово	---12--->
-->	Погодаево	---25--->	Усть - Кемь	---16--->	Анцыферово	---40--->
-->	Лесосибирск	---26--->	Абалаково	---24--->	Енисейск	---36--->
-->	Казачинское	---71--->	Таловка	---89--->	Новокаргино	---45--->
-->	Красноярск	--789-->	Новосибирск		Миндерла	---63--->

ОБЩАЯ ПРОТЯЖЕННОСТЬ МАРШРУТА - 2614 км.

4. Сведения о районе путешествия.

4.1. Введение.

Места в Средней Сибири красивые и суровые. Богаты ягодой, грибами, рыбой. Глухая тайга с бесчисленным множеством зверья и птицы. Места перехода группы с Оби на Енисей очень болотистые и совершенно безлюдные. Встречаются только заимки егеря и староверов. отличный маршрут для любителей полного бездорожья.

4.2. Маршруты.

Маршруты в район нашего путешествия отталкиваются от основной магистрали М51 в районе Новосибирска и М53 в районе Красноярска. Далее на север по грунтовым и частично асфальтовым дорогам в те места, где они заканчиваются совсем. Хорошие подъездные дороги к категорийному участку со стороны р.Обь. Если ехать со стороны Красноярска, то часть пути от г.Енисейск до с.Ярцево (~310 км) необходимо проплыть по Енисею.

4.3. Благоприятное время путешествия.

Благоприятное время путешествия с середины июля до конца августа, это время спелой ягоды и малой воды на болотах. Огромное количество комаров и мошек уменьшается только к концу августа.

4.4. Достопримечательности по маршруту.

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 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?

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-Енисейского 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 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 (161км). 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 переграза. Поэтому заказчики, избегая мороки, 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.

"Баронский тракт" - дорога, проложенная через тайгу и болота, идущая от шлюза к шлюзу и соединяющая их сухопутным путем на протяжении всего Обь-Енисейского водного пути. Тракт начинал свой отсчет от деревни Усть-Озерное и тянулся на сотни верст, а "Баронским" его называли в честь руководителя строительства канала, начальника Томского округа путей сообщения, действительного статского советника, барона Бьорка Александровича Аминова. Уникальная дорога: проложена она была не только по сухим местам, но и по болотам. Причем болотистых участков намного больше. В таких местах строились "гати" - дороги с деревянным покрытием. Ширина их такова, что на ней спокойно разъезжались две телеги. Через реки сооружались мосты. Вдоль всего тракта стояли верстовые столбы. Движение даже в этих глухих местах было оживленное. Частично тракт разрушили во времена Гражданской войны, когда зимой 1918-1919 гг. в этих местах прошли кровопролитные бои между белогвардейскими отрядами под командованием Олаферовского и красноармейскими частями особого назначения (ЧОН). Разгромленные отряды Олаферовского, отступая под ударами чоновцев, буквально сжигали за собой пути отхода - деревянные гати. Больше всего гать пострадала в Красноярском крае. После окончания Гражданской войны частично сожженный тракт пытались восстановить, но когда сам канал перестал действовать и люди покинули эти места, деревянную дорогу забросили. Время сурово к тому, что осталось без присмотра человека. Сырой климат безжалостно расправился с деревянными конструкциями.

6. Описание маршрута.

16 июля 2001 года =

Старт трофи-экспедиции «Сибирский марафон». Недолгие проводы, и колонна внедорожников в сопровождении эскорта машин ДПС покидает город. Едем в сторону Кольвани. Стартовало семь машин. Это позже будет принято решение, что четыре машины вернуться обратно. После предстартовой суеты уехали недалеко, встали лагерем у села Почта.

17-18.07 =

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. От Новосибирска до Колпашево идет хорошая дорога.

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

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 следы былой деятельности леспромхозов, самых крупных в стране.

Лагерь разбили на реке Кеть, недоезжая 3 км. до Белого Яра.

19.07 =

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 горючим 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. Паром частный. Переправившись на другой берег, встаем лагерем. Здесь у нас будет день отдыха - дневка.

20.07 =

После тысячекилометрового пробега осматриваем машины и готовим их к следующему этапу - категорийному участку.

Здесь же встречаемся с егерем. Зовут его Александр Васильевич Дубинец. За тысячу рублей в сутки он соглашается сопровождать нас на маршруте, проходящем по территории заказника, въезд в который на автотранспорте запрещен. Наш лагерь разбит на берегу реки Кеть. Эта река - еще одна страница российской истории, где Кетская водная дорога оставила свой глубокий и яркий след.

Недалеко поселок Катайга. Он был образован в середине 60х годов XX века, когда в этих местах начались промышленные заготовки леса. В годы перестройки леспромхоз закрыли. Сейчас в Катайге проживает чуть меньше двух тысяч человек. Руинами смотрятся недостроенные корпуса школы, магазина, клуба. Уйдут отсюда люди и лет через сто забудут и про этот поселок. Постигнет его участь канала.

Сильно сомневаясь в успехе нашей авантюры, егеря 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 ездимая - 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 кустарником. 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.

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

21.07 =

Катайга - последний поселок, где можно пополнить запасы хлеба, продуктов и бензина.

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. Спускаем на воду моторную лодку. 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.

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.

Продираемся около километра сквозь густые заросли. Этот шлюз сохранился лучше первого.

Третий шлюз - Красный Яр - назван по красивому месту, где был построен. 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.

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. Весь день шел дождь, дорога совсем раскисла.

22.07 =

Поселок строителей канала - Новый стан, вернее то, что от него осталось.. Там, где стояли дома, теперь лишь заросшие мхом ямы. Все поглотила тайга. Не верится, что все это было чуть больше ста лет назад. 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 наросшего 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 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 егеря 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 тысячи верст!

Еще наше внимание привлекает большой чугунный крест с отлитыми буквами: «Первый лоцманъ Обь-Енисейскаго воднаго пути по реке Кети Порфирий Ципиряевъ. Умеръ 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.

"Генеральское" или, как его еще называют, «Генеральное» болото. Между двумя ближайшими берегами - метров 400-500, точное расстояние «на глазок» определить сложно. Примерно на середине - моховые кочки с растущими на них невысокими, около метра, чахлыми сосенками. Разведка болота показала, что глубина его приблизительно полметра (по колено). Местами глубже, местами мельче (самое глубокое место - сантиметров 70), но необходимо учесть - машина намного тяжелее человека, так что наши измерения весьма приблизительные. Радует, что нет топей. По «моховому острову» можно пройти, как по сухому, а вот у противоположного берега сложный участок - глубокое место с холодной проточной водой.

По словам егеря Александра Васильевича, в обычные годы по этому болоту можно пройти не замочив сапоги, но этот год особенно дождливый. Подтверждение его слов - слой воды, покрывающий нежную болотную зелень.

Собравшись командой на берегу, решаем, что делать. Выслушиваем мнение каждого. Обсуждаем поступающие предложения - этаким болотный «мозговой штурм». В итоге приходим к общему мнению: болото одолеть можно. Конечно, придется повозиться, но что легко не будет, все знали еще дома. К трудностям готовы и морально, и физически. К тому же -это только начало путешествия. Сил много, и все рвутся в бой.

Ставим лагерь чуть в стороне на сухом месте. На его обустройство отводим час, после чего дружно идем на работу. С этого дня слово «работа» прочно входит в наш лексикон.

Сегодня, пока светло, нам нужно заготовить как можно больше деревянных брусков, которые завтра пойдут на строительство дороги. Они будут выполнять роль опор, шпал. Сверху мы настелим мостки, которые везем с собой, а по мосткам уже пойдут машины. Но выдержат ли бруски и мостки почти трехтонные автомобили? Надеемся, выдержат.

Егерь выделяет делянку, где можно пилить лес - как-никак мы на территории заказника, где самовольная рубка леса запрещена. Говорит, что мы ему заодно и лес проредим. Он все еще не верит в серьезность наших намерений.

Работа кипит. Далеко над болотом разносится визг пил и стук топоров, шум падающих деревьев и треск ломающихся веток. Стволы распиливаем на двухметровые бруски и укладываем в штабеля по берегу. В болото пойдем завтра.

Вечером у костра - очередное собрание. Решаем, кому предоставить право «первопроходца». По общему мнению, - Toyota HiLux Александра Сухарева. Во-первых, машина лифтованная, стало быть, располагает лишними сантиметрами дорожного просвета; во-вторых, широкая резина; в-третьих, мощный дизель и лебедка. И самое главное - морально готов экипаж. Завтра машине предстоит выехать первой в места, где подобная техника еще никогда, за все время освоения этих земель людьми, ногой не ступала. При кажущейся обычности - это исторический момент.

23.07 =

Раннее утро. Идет мелкий дождь. Разбиваемся на две группы. Первая работает на этом берегу, укладывает заготовленные с вечера бруски. Вторая идет на ту сторону - готовить выезд из болота. Вода сверху. Вода под ногами. Скоро все промокают до нитки, но никто и не думает уходить. Работа спорится, и дело идет. Уже вырисовываются контуры будущей дороги. Настроение отличное. В те дни мы набирались опыта, учились работать вместе и понимать друг друга с полуслова. Здесь рождалась команда.

Носим бруски. Сгибаемся под их тяжестью, проваливаемся по колено (а то и глубже) в воду. От постоянного хождения вперед-назад мох и тина превращаются в вязкое месиво, не желающее отдавать утопающие в нем ноги. Ходить все труднее. Бывает, что провалившись ногой в скрытую яму, теряешь равновесие и падаешь, придавленный бревном. Чтобы удобней ходить, укладываем бруски на расстоянии шага, а уже через какое-то время с поразительной легкостью, как циркачи прыгаем с одного бревна на другое.

Под слоем болотной тины то и дело ощущаем твердую опору - полусгнившие лесины. Мох постепенно приминается, и они выходят на поверхность. Бревна, уложенные в три ряда, тянутся почти через все болото. Это остатки того самого «Баронского тракта» - дороги, построенной более ста лет назад, дороги, которую мы искали и по которой надеемся выйти к Енисею.

В короткий перерыв рассматриваем то, что осталось от тракта. Огромные продольные лесины (скорее всего, из лиственницы - дерева, не боящегося влаги) соединены между собой брусками-поперечинами, образуя равномерные клетки. Сверху они покрыты досками, в результате чего получилась ровная проезжая часть. Места соединений обработаны топорами и подогнаны так плотно, что разъединить их удастся только с трудом. Скорее всего, во всей конструкции не использовались гвозди (по крайней мере мы не нашли ни одного). Где болота посуше - бревна тоньше, если же болото глубже - бревна и бруски соответственно толще.

Полдня работы, и наконец наступает момент, когда можно вести первую машину. Урча двигателем, Toyota медленно въезжает на аккуратно уложенные мостки. С берега ее страхует УАЗ. В случае «нештатной» ситуации ему предстоит вытянуть Toyota'у на берег.

Движение по сантиметрам. Все действия водителя - только по команде и жестам ведущего.

Пройдено полметра. Метр. Освободившиеся первые мостки передаются вперед. Пошли места поглубже. Пройдено три метра. Пять. Выявляются недостатки нашей конструкции - машина для нее тяжелая. Не справляющиеся с нагрузкой бруски-шпалы утопают, опасно заваливая то одну, то другую сторону машины. К тому же расстояние между брусками оказывается излишне велико, отчего металлические мостки начинают прогибаться, а деревянные - предательски трещать, готовые сломаться в любой момент. Страхуемся, подкладывая мостки поперек. Теперь не хватает мостков. Исправляем создавшееся положение с помощью мотопил, вырезаем из цельного ствола замечательные мостки - толстые прочные доски. Несколько раз Toyota все-таки сваливается с опор и вязнет в болоте. Чтобы вернуть ее на мостки, используем американский супер-домкрат «Хай-Джек».

Действительно нужная, да просто необходимая в подобных походах вещь. Оцениваем по достоинству ее возможности в этом вязком болоте. Нам без «чудо»-техники пришлось бы, если честно, худо. Небольшой по габаритам домкрат способен поднять две с половиной тонны на высоту до полутора метров.

С помощью «Хай-Джека» ставим поочередно на мостки все колеса. Болотная жижа неохотно расстается со своими пленниками.

Попытка проскочить своим ходом «островок», казавшийся таким прочным, оканчивается неудачей. Рванув вперед, метров через десять Toyota гребет всеми колесами и роет себе яму-ловушку. Сели. Возимся, тащим. Еще рывок - опять сели. Мох не держит. Не помогает даже снижение давления в шинах. Вдобавок сильно мешают «клетки» тракта: начиная разгоняться, машина упирается в скрытые подо мхом балки, теряет скорость и вязнет. Помучившись с откапыванием, решаем прибегнуть к помощи лебедки.

Собираем наличные веревки, тросы, канаты, связываем их между собой. Закрепляем одним концом за деревья на гриве, другим - к тросу лебедки. Получается больше ста метров(!). Первое время лебедка вертит вхолостую - растягивается веревка. Натяг... - и машина медленно выбирается из жижи. Ползет на брюхе, толкая перед собой вал тины. Скоро усилие становится таким, что мы опасаемся, как бы не сгорела лебедка. Довольно экспериментов, будем двигаться на мостках.

Преодолеваем последний, третий участок с его проточной холодной водой и выбираемся на сухое место. За плечами - пятьсот метров болота и восемь часов работы.

В лагере за ужином подводим итоги дня. Дорогу придется дорабатывать - однозначно. Всем последующим машинам лучше двигаться по мосткам, но самое главное: стоит ли вести за болото все машины? Дальше нас ожидает дорога еще сложнее.

Принимается нелегкое решение – останутся три машины (Toyota HiLux, Isuzu Mu и УАЗ 31512) и двенадцать человек (в том числе из других экипажей). Остальным придется возвращаться. Горесный был момент, ведь на маршрут все готовились почти два года.

24-25.07 =

Для изучения дороги снаряжаем разведку. Ей предстоит добраться до Касовского шлюза, который находится на границе Кеть-Касского заказника. Поведет туда егерь Васильич - это его «владения». С собой разведчики возьмут прибор GPS. С его помощью вычисляем протяженность труднопроходимых и болотистых участков.

Рассчитываем на разведку дней пять-шесть. За это время нам нужно перегнать на другую сторону «Генеральского» болота две оставшиеся машины и постараться добраться до реки Язевая.

Второй и третий дни похожи друг на друга. Дождь. Болото. Дорабатываем дорогу. На уже уложенные бруски выкладываем продольные лаги - длинные тонкие стволы. На эти лаги укладываем мостки. Такая «гать» выдержит любую машину! Isuzu Mu проводим часов за пять.

С УАЗом сложнее. Машина непредсказуема. Дело в том, что на ней установлены блокирующие дифференциалы от БТР, благодаря чему гребут одновременно все четыре колеса. Где-нибудь в грязи это сильно бы пригодилось, но здесь другие условия. Немного больше газа - и колеса просто вырывают из-под себя уложенные мостки. Принаравливаемся к такому характеру - ведем очень аккуратно и осторожно.

На середине болота мелкий моросящий дождь сменяется на крупные капли. В разрывах серых туч показались лоскутки голубого неба, а вместе с ними - долгожданные теплые лучики солнца. Все вокруг преобразилось. Даже болото стало выглядеть дружелюбным. Настроение улучшается. Начиная с этого дня погода нас балует теплом и солнцем.

Третья машина на берегу. Любуемся восхитительным закатом, но начинает темнеть и нам пора двигаться дальше. Темнеет быстро. Ночью лес становится таинственным и враждебным. Продвигаемся по еле различимой тропе. Впереди, освещаемые фарами, идут «пильщики». Они очищают дорогу от поваленных и мешающих движению деревьев.

Проходим три километра и оказываемся перед очередной преградой - небольшим болотцем, преодолеть которое своим ходом не удастся. О том, что мы - на правильном пути, «говорят» остатки «Баронского тракта».

Утром будет очередной «штурм» очередной преграды.

26-27.07 =

Для нас начинается «день сурка» - все дни похожи один на другой. Настоящее приключение, если, конечно, каждодневную рубку деревьев и укладывание их в болото можно назвать приключением.

Машины перетаскиваем через топи практически на руках. Скорость движения на таких участках не превышает 300 метров в сутки. Попадают сложные участки с сохранившимися клетями тракта, которые приходится закладывать чурками. Уже поверх укладываем мостки. Стоит машине сорваться с мостков, как она оказывается в ловушке и повиснув на бревне, беспомощно вращает колесами. Спасают домкрат (который порой не подсунуть) или лебедка (которую порой не за что зацепить).

Экстремальное путешествие: порванные лебедки и сгоревшие сцепления, гнус, комары, запыляемая бурой болотной водой скудная пища, не успевающая за ночь просохнуть одежда и обувь, постоянная усталость.

Идут дни за днями, и болота уже не пугают своей непролазностью. Мы привыкаем к ним, они становятся чем-то своим, что постоянно рядом; заканчивается одно, начинается другое - всегда разное и одинаково трудное, но, тем не менее, преодолимое.

С «боями» прорываемся к Язевой. Красивая таежная река, медленно и неспешно несущая свои воды среди заросших лесом берегов. А вот и крошечная площадка, где можно ставить палатки. Притоптываем высокую прибрежную траву. Вроде неплохо.

28.07 =

День отдыха. Ради интереса занялись подсчетами. Мосток в среднем весит около 20 кгзэ - в день на каждого приходится несколько тонн. Деревянные мостки, пропитавшись водой, становятся неподъемными.

Донимают комары, и мошки, которых здесь тучи. Спасаемся мазями. Некоторые помогают, другие бесполезны. Перед заходом в тайгу местные жители посоветовали нам народное средство - деготь. Мы поострились на эту тему, но на всякий случай от предложенного «пузырька» не отказались. И как оказались правы! Уже здесь, смешав мазь и деготь, получаем волшебное средство - ни один кровосос нас не беспокоит. Даже спим намазанные. Правда, пахнем, как сапоги, но это такие мелочи...

На одном из сухих участков нам попадает настоящий верстовой столб! К сожалению, он почти полностью сгнил. Но на сохранившихся частях отчетливо видны остатки черно-белых полос. Сам столб был шестигранной формы с утолщениями у основания и на верхушке; высотой около двух метров. На нем крепились табличка с указанием расстояний. Находим в траве полуистлевшую табличку, на которой с трудом читаются цифры. В верхнем, большом прямоугольнике число 57 - это расстояние в верстах до Усть-Озерного, в двух нижних цифры - слева «два», справа «четыре». Это расстояния до ближайших шлюзов соответственно две версты - до «Генеральского» и четыре - до «Николаевского». Табличка крепилась к столбу гвоздями. В дальнейшем нам еще не раз попадались подобные таблички, но уже на стволах деревьев. Столбы ставили на сухих участках тракта, в болотистых местах указатели крепились на

придорожные деревья. Со временем деревья выросли и успели засохнуть, поэтому встречавшиеся нам таблички оказывались на сухих лесинах высоко над землей.

Как мы рассчитывали, к этому месту возвращается наша разведка. Не дав даже «отдышаться» с дороги, просим рассказать, что они видели. Всех интересует один вопрос: пройдем или нет? От сказанного становится не по себе. Внутренне мы готовы ко всему, но звучит вердикт: «Не пройдем! Придется возвращаться домой и повторять попытку на следующий год, соответствующим образом подготовленными». Как же так? Требуем подробностей. Они таковы.

До Николаевского шлюза - шесть километров. Добраться туда можно, но уйдет дня три-четыре, включая строительство двух мостов (через Язевую и ручей возле самого шлюза). За ним начинается заросшая тропа. Там придется работать пилами и топорами - практически заново строить дорогу. Просматриваем видеосъемки. Да, предстоящая дорога впечатляет. Болота, болота и кустарник стеной.

Наша разведка дошла до Казанцевской заимки, расположенной на Касовском шлюзе. Это за Водораздельным озером, на рукотворном соединительном канале. Староверы встретили нашу разведку приветливо, накормили и напоили. Женщины напекли для всей команды хлеб - душистый, вкусный, домашний. Уже неделю мы едим одни сухари, поэтому свежий хлеб - просто деликатес!

Про нашу экспедицию они уже знают. Надеются, что сможем дойти до них.

На заимке небольшое, но крепкое хозяйство. Помимо скотины есть техника: мотоциклы, бураны, лодочные моторы. Есть даже гусеничный трактор. Именно его мы видели на любительской кинозаписи с этих мест. Он нас и подвигнул на авантюру: раз сюда доехал трактор, значит мы на своих машинах проедем тем более!

Просматриваем карты и видеозаписи, высчитываем по показаниям GPS предстоящие болотистые участки. В наших маршрутных картах появляется хоть какая-то определенность. Итак, от нашей стоянки на Язевой до Николаевского шлюза - три километра. Дальше - заросшая кустарником тропа. До Казанцевской нас ждут 6 км разнообразных болот и 15 км сухой дороги; предстоит построить три моста и прорубить просеку длиной около 10 км. Успокаивает то, что болот, подобных Генеральскому, уже не ожидается. Теперь слово за командой. Дружно решаем - идти дальше!

Конец дня отдыха мы посвящаем беззаботному времяпрепровождению. Купаемся, рыбачим. Язевая - речка неглубокая, вода в ней теплая, успевает прогреться за короткое лето. Название оправдывает себя полностью - клев отменный. Язь, щука, окунь. У рыбаков просто глаза горят: где еще можно увидеть такое - только приманка касается воды, как ее хватает рыба. Наловленной рыбы оставляем столько, сколько сможем съесть, остальную отпускаем.

29-31.07 =

Строим мост через Язевую. Руководят строительством бывшие выпускники железнодорожного института (факультет «Мосты и тоннели») - А. Сухарев и Е. Митрофанов. Все, как и положено на настоящих стройках, - схемы, чертежи и расчеты.

Валим большие лесины, растущие у самого берега. Стараемся, чтобы они легли поперек реки. Для опор нашего моста используем торчащие из воды остатки свай «Баронского тракта». В ход идут автомобильные лебедки - хорошие строительные механизмы. Скрепляем пролеты скобами и проволокой. Вроде бы надежно, но все равно волнуемся.

Торжественный момент прохождения первой машины. Как подобает в таких случаях - торжественные речи и перерезание красной ленточки. Первой идет Toyota. Мост под ней даже не шелохнулся. Построено если уж не на века, то года на три. По «проторенной дорожке» форсируют реку Isuzu и УАЗ. Еще немного, и зимник с мостовыми переходами к Николаевскому шлюзу, считай готов! Пора вносить поправки в автомобильные карты.

За Язевой деревья и кустарник стеной. Мешающие деревья спиливаем, кустарник вырубам. Две ночи лагерь остается на берегу Язевой. На работу ходим за 1-2 километра, готовим дорогу. Лишь через три дня ударных работ почти выходим к Николаевскому шлюзу и заимке.

01.08 =

С утра предстоит форсировать ручей с обрывистыми берегами. Это значит, что надо строить мост. И до ручья еще надо добраться! На это уходит целый день. Третью машину доставить на Николаевский сил не хватило. Оставили за ручьем - перетащим завтра.

02.08 =

С утра все отсыпались, а потом со свежими силами переправили оставшуюся в тайге машину.

После стольких дней зыбкой болотистой почвы ощущаем под ногами твердую землю. Необычно и приятно. Заросли шиповника и разнотравье в рост человека. Пьянящий цветочный аромат. Пахнет медом... Райский уголок среди тайги.

Три деревянные постройки. Дом, лабаз и недостроенный то ли сарай, то ли баня. Раньше здесь находился гидропост, его закрыли в середине восьмидесятых. Сейчас сюда изредка заходит егеря да забредают редкие путники.

Дом со всем, что в нем - топчаном, печкой, столом - после почти трехнедельной палаточной жизни кажется оплотом цивилизации.

Здесь хранится запас теплых вещей, есть охотничьи лыжи и даже... гитара.

Чтобы не расслабиться от «благ цивилизации», встаем лагерем рядом, на полянке, предварительно «зачистив» ее от сплошного ковра ягоды-брусники.

Проводим ревизию оставшихся продуктов. Маловато получается. Сроки путешествия затягиваются, а от тяжелой физической работы у всех хороший аппетит. Выход один - сокращать дневной рацион. Будем стараться экономить консервы, питаюсь свежей рыбой.

На Николаевском шлюзе вдруг из леса вышел... человек. Здесь, в такой глуши, где до людей три недели (нам лично так казалось) на машине ехать! Оторопев, мы просто теряем дар речи. Это Илья с Казанцевской заимки приплыл на лодке нас попроведать. Ему около тридцати лет, но вполне возможно, что и меньше. Борода, непрменный атрибут староверов, добавляет года. Живые умные глаза.

Хороший собеседник. Быстро находим с ним общий язык. обстоятельно и толково отвечает на наши вопросы, которыми мы его забрасываем - о таежной жизни, об охоте и рыбалке, о вере и так далее.

Он из «староверов». Часовенные. Три семьи живут в этих местах с 1976 года. Время у них свое. Жизнь размеренная и спокойная - «Направление по солнцу, время по желудку». Работы много, круглый год в делах и заботах. «Лентяям в тайге не выжить - некому их здесь кормить». Приезжают к ним гости - сановитые и простые. Первые на вертолетах, вторые на моторках - места для рыбалки и охоты здесь отменные. Рассказывает о медведях, которых в этих местах немало. Кругом медвежьи уголки. Много ягоды, поэтому «хозяевам тайги» здесь раздолье. Но в голодный год могут и в деревню зайти, в сарае покопаться. Но нам опасаться нечего. От визга бензопил медведи ушли километров за двадцать.

Уже прощаясь, спрашиваем его, можно ли заказать у них продуктов. «Почему нельзя... Фомич поможет. Он все может». Фомич - староста в деревне Безымянка. Пока передаем Илье список самых необходимых продуктов, а он уже, связавшись по радиации с Фомичем, передаст ему нашу просьбу.

Остаток дня посвящаем подготовке к новому этапу. День жаркий. Ходим купаться. Ничто не предвещает неприятностей, но они не заставили себя долго ждать.

03.08 =

У тронувшегося с места УАЗика под днищем раздается сильный треск, и на землю выливается масло! Предчувствия недобрые. Стали разбираться. Разбит кожух раздаточной коробки. Снимаем коробку и обнаруживаем, что разлетелся двусторонний направляющий подшипник. Осколки разбили кожух, а также попали в коробку скоростей, к счастью ничего не повредив. Поломка серьезная, поскольку запасного подшипника нет. Что делать? Без коробки машина ехать не сможет, а следовательно, ее надо или ремонтировать или оставлять здесь.

Ситуация, в которой мы оказались, прямо скажем, неприятная. Что делать? Оставлять попавший в беду УАЗик здесь, а зимой вернуться и пробовать вытянуть трактором? Потребуется дополнительные средства. Но самое главное: что делать с грузом, который везет УАЗ? Если разместить в двух других машинах, то они окажутся сильно перегруженными. На себе много не унесешь.

Просчитав возможные варианты и затраты, мы поняли, что проще сходить в Катайгу: на отечественную машину, к тому же столь популярную в сельской местности, можно найти любую деталь. Даже маленький подшипник.

От нашей стоянки до поселка около 50 километров. На переход «туда-обратно» уйдет дня четыре. Не теряя времени, собираем в дорогу Вадима Сиваракшу и Сергея Гриднева. Засветло они успеют дойти до егерской заимки у Нового стана и переночевать там. Завтра будут уже в Катайте. Поручаем им еще и докупить продуктов - сколько в состоянии унести. Команда ждать их не будет, а попытается пробиться вперед.

04-05.08 =

Однако весь следующий день проводим на Николаевском. С помощью походного сварочного аппарата завариваем разбитый кожух коробки. Получается: масло не бежит. Проводим разведку предстоящей дороги. С помощью пил и топоров зачищаем кустарники, разбираем завалы. Уходим примерно на четыре километра. Сюда же к вечеру следующего дня перегоняем две машины.

Как гром среди «ясного» вечера - голос Сиваракши из радиации: «Болото, болото - это заимка! У нас все нормально, ремонтируемся!!!» Вот это да, так быстро!? Все получилось как нельзя лучше. По счастливой случайности на заимке они встретили егеря Александра Васильевича, который остановился там на ночлег после обхода своего участка. Остальное - дело техники. По радиации он связался с Катайгой и попросил сына найти требуемую деталь и купить для нас продуктов. Все это он должен подвезти к речке Деревянной, где его ждут Сергей с Вадимом. Так все и вышло. Загруженные почти пятидесятикилограммовыми рюкзаками, ребята вернулись на Николаевский даже раньше срока.

06.08 =

УАЗик снова в строю к восьми вечера и он доставляется к базовому лагерю через семисот метровое болото и уже готовую прорубленную просеку. Егерь приходит в гости и приносит к ужину глухаря. подкармливает ...

07-13.08 =

Рацион с этого дня увеличен. Еще приятная новость: Фомич наш заказ на продукты принял, и в ближайшие дни его постараются забросить на Казанцевскую заимку. Таким образом, у нас появился стимул прорываться быстрее вперед, пока не вышел запас.

Невозможно не рассказать о ягодных местах, через которые мы проезжаем. Поляны брусники, черники, голубики, клюквы. Внеплановые «витаминные» преграды сдерживают наше продвижение. Ягоды крупные, вкусные. Васильич, снова догнав нашу экспедицию, посмеивается: - Разве это ягода? Мелочь одна. Вот в Безымянке, там - ЯГОДА. Доберетесь -сами увидите.

На болотах растут морошка и клюква. Ягоды -словно бусинки на мшистом ковре. Дары природы хорошо утоляют жажду во время работы, а чай с брусникой и голубикой придает силы и бодрости на целый день.

С препятствиями, которые запечатлела видеочамера «разведки», теперь сталкиваемся воочию. Бревна тракта уходят в густые заросли кустарника. Целыми днями прорубаем просеки, закладываем клетки гати.

По подготовленной «дороге» ведем машины. В день проходит только одна - и только на 300 метров.

Пройдя одну преграду, оказываемся перед новой. Стена из леса и кустарника. Про объезд нет и речи, и кажется, что уже вышли силы, - и моральные, и физические. Усталость. Тучи комаров. Сырая одежда.

Который день мы окружены плотной стеной леса. В душе поселяется тоска по простору, давит ощущение замкнутости. День за днем одна и та же картина, одни и те же лица, одна и та же монотонная и рутинная работа. Мостки, мостки, мостки...

День сурка; время для нас остановилось. Лагерь стараемся сделать уголком уюта и спокойствия. Горячий ужин, дружелюбное потрескивание костра, сладкий чай. Оказавшись в спальнике, моментально засыпаем, и снится один и тот же сон: мостки, мостки, мостки...

Утром ты опять полон сил. Преграда, которая еще вчера казалась непреодолимой, сегодня уже не так страшна. Одежда не успела за ночь просохнуть - пустяки, все равно через несколько минут она опять намокнет. Пьянящая утренняя прохлада соснового леса наполняется ароматами багульника и брусники. Чай с ягодкой, шутка к месту - и все просто отлично!

В один из дней пролетел вертолет. Завез для нас продукты на заимку. Хорошо, а то наши запасы быстро иссякают. Нам показалось, что с вертолета нас не заметили, но мы ошиблись -пилоты видят все. Мы находились где-то рядом с рекой Лобанихой. «Рядом», - если смотреть с высоты, а на машинах - день пути.

14.08 =

Река Лобаниха - еще одна этапная точка нашего путешествия.

Удивительное, сказочное место. Огромные, просто великаны, деревья со стволами в два обхвата. Если перекинуть такой ствол через реку, можно пройти как по мостику, не боясь потерять равновесие. Вывернутые корни вековых кедров напоминают причудливые ажурные конструкции. Это медвежьи укромные уголки. То и дело заметны следы когтей и содранная кора на деревьях. Лобаниха - то ли речка, то ли ручей. Петляет самым причудливым образом. В одном месте - небольшой ручей, бегущий между высокими берегами, в другом - большие омуты со спокойной, зеркальной водой. Где-то недалеко Водораздельное озеро. До староверов на Казанцевской - «рукой подать».

Нам предстоит строительство очередного моста. На берегу ставим лагерь и, воспользовавшись охотничьей избушкой, устраиваем шикарную баню.

15-17.08 =

Под опоры моста используем остатки свай «Баронского моста». В отличие от первого моста конструкцию решаем упростить - используем лишь две лесины для пролетов и минимальное количество поперечин. Максимум аккуратности при проезде машин на противоположный берег — и все! Мы прошли самый тяжелый участок! Теперь больше болот и гатей не будет! Осталось совсем немного. Большая часть пути позади!

За Лобанихой лежит светлый бор. Катись по нему хоть боком. Настроение отличное. Под колесами сухая твердая почва. Но даже здесь расслабляться не приходится. Несколько лет назад часть леса уничтожили сильные пожары. Сейчас здесь молодые ровные сосенки, в зарослях которых теряется наша тропа. Будем «идти по приборам». Достаем карту, компас, определяем азимут. Вперед! Напрямик! Неокрепшие двухметровые деревца легко сгибаются под напором мощных автомобилей, вставая плотной стеной за нашими спинами.

Последнее болото - Мшистое. Такие мы уже не считаем за преграду. Знаем, как их преодолевать - рядом с гатью. На ровном месте машины могут где-то проскочить сами, где-то пособить себе лебедкой, в крайнем случае мы поможем мостками.

Все, мы почти у цели!!! Мы сделали это! Мы прошли самый сложный и трудный участок. В мыслях мы уже дома!

Впереди нас ждет, как мы считаем, хорошая дорога. Возможные преграды даже не берем в расчет. На этом болоте оставляем повидавшие всякого мостки, больше они нам не пригодятся...

Увы! Беспечная самоуверенность сыграла с нами позже злую шутку. Но это потом, а сейчас наш путь лежит на Казанцевскую заимку у Касовского шлюза.

*** Сегодня, по рассчитанному графику путешествия, мы должны были "въехать на белом коне" в родной город Новосибирск. Нас охватывает грустное непонятное чувство, все графики движения давно "полетели к черту". ***

Выезжаем на насыпь соединительного канала. И насыпь, и сам канал сделаны руками человека. Огромный тяжелейший труд, проделанный с помощью лишь лопат да тачек. Ширина канала около десяти метров.

Протяженность - чуть больше восьми километров. Он соединяет озеро Водораздельное Обской акватории реку Малый Кас, которая гонит свои воды к Енисею. За сто лет канал почти полностью зарос, берега обросли густым лесом и кустарником. Похож на таежную речку, заполняемую водой во время весеннего паводка. Выдает его «рукотворное» происхождение неестественная многокилометровая «прямолинейность». Перед тем как отправиться на заимку к староверам, решаем посмотреть Водораздельное озеро, которое оказалось чуть в стороне от нашего маршрута.

Второе название озера - Большое. Оно издавна играло особую роль для селькупов, живших в этих местах незапамятных времен. Они его называли «рыбным» из-за огромного количества рыбы, которая водилась там. Хотя озеро сильно обмелело, но по-прежнему идет сюда из таежных малых рек рыба на нерест. Нагуливает и набирает вес в водах озера молодь. Но не рыба стала причиной того, что мы решили заехать на Водораздельное, а уникальность места и события, которые разворачивались в здешних местах в времена строительства канала. По обе стороны кипела работа, плыли суда, стояли поселки. Сейчас все заброшено и забыто. Тайга берет свое, заливается и мелеет озеро.

Выезжаем на небольшую поляну. Дальше не проехать. Невозможно подойти и к самому озеру. Придется плыть на лодке. Берем лежащие на берегу канала лодки староверов. Приносим свою резиновую, надуваем и плывем. В резиновой лодке три человека, а в трех деревянных «обласках» - по одному. Метров сто по каналу - и перед нами удивительная панорама озера. Открывшийся простор после долгого лесного «заточения» пугает своей бескрайностью. Впечатляют размеры озера - около пяти километров в длину и километра два в ширину. В душе - буря эмоций. Такую красоту невозможно пропустить. Проехав мимо, мы многое бы потеряли. Возможно, мы стали по-другому ценить и понимать простор. Деревянные лодки выплывают на озерную гладь, а вот резиновая садится на мель: перегруз. Озеро и канал настолько заилены, что любые попытки еще немного продвинуться вперед бесполезны. Перемешиваем веслами ил, тщетно пытаюсь тронуться с места. Не достать и до дна - весло полностью уходит в вязкую густую массу. На помощь приходят «марафонские гондольеры», которые разумно воспользовались местными лодками. На том экскурсия и заканчивается.

Насладившись красотой и величием таежного озера, полные впечатлений едем на Казанцевскую заимку. Темнеет. Проезжаем пограничный щит - здесь лежит граница Томской области и Красноярского края. Мы на стороне Енисея.

Лучи фар выхватывают из темноты деревянные дома за высоким решетчатым забором - это поселение староверов. Уже поздно и знакомство откладываем на завтра.

18.08 =

На заимке стоят добротные деревянные дома, покрытые шифером (!). Всего живет здесь двенадцать человек: пятеро взрослых и семеро ребятишек. С нами общаются взрослые. Детей не видно, лишь колышутся занавески, выдавая их присутствие. Ощущаем внимательные любопытные взгляды. Заходим в один из домов. Изба-пятистенок. Из сеней можно пройти в две комнаты, но одна - для гостей, другая - для своих. Чужим туда заходить не положено. Хозяйка возится у печки в комнате для гостей, печет хлеб. Светлая комната, два окна. Беленый потолок, стены обиты крашеным оргалитом. Пол из широких досок, тоже крашенный. Убранство комнаты скромное: две кровати, стол, табуретки. У входа - сундук и умывальник. На подоконнике громко тикает будильник. Механическая швейная машина и заготовки какого-то шитья. На стене - церковный календарь с изображением Богоматери с младенцем и шестью святыми. Хозяина зовут Антон. Ему за пятьдесят. Много он повидал в своих краях. Рассказывает, как и что здесь было раньше. Постепенно переключаемся на другие темы: охота, рыбалка, жизнь вдали от людей, экономика и... политика. Несмотря на удаленность от «цивилизации», хозяин в курсе более или менее значительных событий в стране и мире. Дает им оценки по своему пониманию. Водораздел - возвышенность, сто метров над уровнем моря. Из Гордится, что живут на водоразделе. Водораздел - возвышенность, сто метров над уровнем моря. Из здешних болот берут начало несколько больших и малых рек. Одни текут в Обь, другие - в Енисей. Здесь свой климат, отличный от низменных мест. Зима и весна приходят раньше, лето дождливей, а зимы очень снежные.

Осмелев, пробегают ребятишки. Мальчики - в рубашках-косоворотках с поясками и широких брючках, девочки в длинных ситцевых платьях - точь-в-точь как на иллюстрациях в книгах про дореволюционную Россию. Кстати, грамоте ребятишек учат здесь же взрослые: читать, писать, считать. Три класса. Можно продолжить образование в школе-интернате в соседнем поселке. Но тому ли их научат? В «таежной» жизни нужны знания, которых в обычной школе не дают.

Выходим на улицу. За домами - огороды. Здесь в суровых условиях растут все самые необходимые овощи. Причем в теплицах местные огородники умудряются вырастить не только огурцы и помидоры, но даже... арбузы и дыни! Держат по несколько коров и лошадей.

Один из сараев переоборудован под гараж и мастерскую. О технике мы уже знаем из рассказов Ильи. За всем надо следить и ремонтировать. Сами делают лодки, а само место называют верфью. Мы смотрим на их хозяйство и удивляемся: сколько же нужно знать и уметь, чтобы все работало и приносило пользу! Кстати, староверы недавно почистили шлюз. Вырубили кусты, очистили от тины - стоит теперь «как новенький». А ведь еще до того, как они пришли сюда жить, от шлюза остались одни почерневшие стены. Чтобы регулировать уровень воды в канале и озере, мужики соорудили загородку из бревен, перегородив ею канал. Если бы не хозяйский присмотр староверов за озером, оно давно бы уже обмелело.

Пришло время отправляться в дорогу. Благодарим гостеприимных хозяев за теплый прием. Забираем продукты, которые закинул вертолет, и продолжаем свой путь. Следующий населенный пункт - Марьино Грива. Афанасий провожает нас до начала зимника. Дальше мы уже сами. «Если трактор здесь прошел, то мы и подавно», - так мы беспечно рассуждаем, не отдавая себе отчета в том, что зимник зимой и зимник летом, как говорят в Одессе - две большие разницы... Зимник идет через лес. Пропиленное и вычищенное «направление». Сначала вроде бы складывается неплохо. Деревья валить не надо. Машины идут своим ходом. Начинаются участки грязи. Дальше - больше. Приходится уже машины толкать, тянуть с помощью лебедок. Все делаем с неохотой, через силу: «До дома уже почти рукой подать, а тут сплошное недоразумение». Постепенно к нам возвращается ощущение реальности - мы в буквальном смысле «влипли» в густые торфяные болота.

Достаем случайно сохранившиеся мостки. Не хватает. Машины вязнут одна за другой. Мы понимаем, что совершили ошибку, оставив мостки в последнем болоте.

Пока встречаются сухие участки, прогоняем вперед одну машину - Toyota HiLux; буксиром она вытягивает к себе две другие. Скоро твердых участков становится все меньше. Машины порой держатся только на плотно сплетенных корнях травы и кустарника. Опора очень ненадежна. Стоит нарушить хрупкое равновесие, и колеса плавно утопают в вязкой жиже. Вытянуть их труднее, чем «из болота тащить бегемота». Пытаемся откапывать лопатой, но налипшая грязь делает ее неподъемной. Любое углубление тут же наполняется водой. Липкая вязкая грязь толстым слоем покрывает мостки, отчего они становятся тяжелыми и скользкими. Один из мостков, вывернувшись из-под колеса, едва ли не весь вертикально (!) вдавливаются в торфяную жижу на всю свою длину - полтора метра.

Сказать, что мы расстроены, значит ничего не сказать: мы почти сломлены и подавлены. Пройдя одно испытание, оказываемся перед необходимостью пройти другое. Быстро справившись с минутной слабостью, берем себя и ситуацию в руки. Надо прорываться вперед - другого выхода нет. От былой беззаботности не остается и следа, мы снова собраны и сосредоточены, готовы работать и двигаться вперед, несмотря ни на что.

От места ночевки у Казанцевской заимки «отходим» на километр. До Марьиной Гривы еще шесть. Если двигаться такими темпами, то с мечтой о скором возвращении домой придется расстаться. Ночуем здесь же на торфяниках. По обе стороны «зимника» - высокие кочки, а самое ровное место - прямо на «проезжей части», где и ставим палатки. Водоемов поблизости нет, а поэтому выкапываем небольшую лужу, которая тут же заполняется бурой жидкостью (не путать с нефтью). Фильтруем ее с помощью марли и травы. Заваренный в такой воде чай приобретает иссиня-черный цвет, но пить его можно.

Почва зыбкая. Впечатление такое, что спим на «водяных матрасах»: стоит кому-нибудь пройти рядом с палаткой - все колеблется.

19.08 =

Новый день приносит очередную счастливую встречу. К нам, дружно преодолевающим метр за метром болота, выходит сын старовера с Марьиной Гривы - Константин. Десятнадцатилетний парень всю жизнь провел в этих местах и знает все здесь, как свои пять пальцев. Увидев, как мы мучаемся и героически пытаемся двигаться вперед - за полдня 300 метров, - интересуется: «А почему вы не пошли вдоль реки, там вроде посуше будет?». Ну, не возвращаться же теперь назад: где мы, а где сейчас река?

Река оказывается в стороне, рядом с нами, метрах в шестидесяти. Выбираемся на берег - да, здесь земля намного лучше но приходится прорубаться через «девственные» заросли черемухи, ивняка, штурмуя крутые склоны лоцин и оврагов, пробираясь через поляны с травой в рост человека. Здесь нас изматывают уже не мостки, а топоры и пилы. Темп и нагрузка такие, что не выдерживают две пилы из трех. К счастью, они конструктивно одинаковые - из двух собираем одну.

Теперь мы просто «мчимся» вперед, подстраховывая машины на крутых склонах лоцин и овражков. За остаток дня проходим три километра!

20.08 =

Утром прибываем в Марьину Гриву.

Аккуратные стожки на чисто выкошенной поляне. Несколько деревянных построек, окруженных с одной стороны лесом, с другой - речкой: Марьино Грива. Ограда из жердей. Несколько собак на привязи (лайки). Услышав шум наших машин, поднимают лай. Навстречу спешит хозяин. Как и положено - густая борода, рубашка-косоворотка подвязана пояском с кисточками. Ждал еще вчера, но мы задержались.

Приглашает в дом к столу. К нашему приезду готовился - наварил ухи, испек пироги с рыбой и ягодой. Загода наготовил «кислухи» - напиток наподобие браги из ягоды, но без дрожжей. Некрепкий, пьется легко, но последствия непредсказуемы.

От угощения нехорошо отказываться - обидим. Берем свою посуду и проходим в дом. У староверов не принято давать свою посуду «черным людям», также нельзя есть из чужой посуды. Пробуем блюда. Приготовлено вкусно.

Отъехав совсем немного от дома хлебосольного хозяина, практически на ровном месте... переворачиваем УАЗ. Все неожиданно и нелепо. Не замечаем в высокой траве опасную канавку. То, что она опасна (до нас здесь проехала Toyota), понимаем слишком поздно: центр тяжести УАЗика за счет багажника на крыше

намного выше, чем у Тойоты.... Пытаясь вытянуть УАЗ с помощью буксира, добавляем ему крена. Все происходит как в замедленном кино. Машина кренится и ложится на бок. Не сговариваясь, часть людей бросилась к перевернутой машине оказывать помощь водителю, другая - готовить подъезд второй машине, чтобы с ее помощью побыстрее поставить «перевертыша» на колеса. На все про все уходит минуты две. С помощью лебедки на «Мухе» УАЗик вновь в нормальном положении. Водитель жив-здоров.

Осматриваем повреждения. Серьезных нет, лишь помяты дверь и капот. С мотором все в порядке (правда, успел подтечь аккумулятор). Заправляем его кипяченой болотной водой - почти дистиллированная. Все, можно ехать.

21-22.08 =

Выходим к очередному болоту - самому последнему. За ним начинается «цивилизация» со всеми ее атрибутами - магазинами, машинами, дорогами. За 30 дней пройдено около 60 километров полного бездорожья, из них 20 километров болотистых участков и болот, построено четыре моста!

Но теперь уже все позади. Шутили, что в карты автомобилистов надо вносить поправки - новую дорогу, на худой конец зимник. Все, последнее болото.

Безымянка - первая большая деревня на нашем пути. Раскинулась на пригорке вдоль речки Безымянная. Нежнозеленые берега, бревенчатый мост, лодки в камышах, аккуратные деревянные дома, желтые стога, синее чистое небо - идиллия. Сейчас в деревне приблизительно сто восемьдесят жителей. Семьи у староверов большие — по шесть-семь ребятишек. В самой большой семье - 12 детей.

На обычную деревню Безымянка похожа только внешне. Отличительные особенности - в укладе жизни. Еще при подъезде удивило нас, что нет вдоль дороги огромных куч мусора, свалки - неизменных признаков современной деревни. Не видно больших огороженных площадок МТС со ржавеющими «скелетами» сельхозтехники. Над домами нет телевизионных антенн.

Зато есть почта, школа-трехлетка, магазин, где не продают водку и табак. Электричество от дизеля дают два часа в сутки (в выходные и праздничные дни - чуть дольше). Есть небольшой лесной аэродром, куда раз в две недели прилетает Ан-2 из Енисейска.

В Безымянке живет тот самый Фомич, который многое сделал для успешного завершения нашей экспедиции. Нас выходят встречать все жители: мужчины, женщины, ребятишки - от мала до велика. Очень большое событие для этих мест. Старожилы помнят, как в годы войны здесь перегоняли суда из Енисея в Обь. Это стало легендой, которую пересказывают детям и внукам. Может быть, о нас тоже будут вот так вспоминать...

Деревенские рассматривают машины, удивляются: как на таких машинах да по нашим болотам прошли?

Разговаривают уважительно, жмут руки. Расспрашивают о машинах, о трудностях путешествия. Разрешаем посидеть за рулем. Иномарок, да еще специально подготовленных внедорожников они не видели, тем более - не сидели за рулем.

Угощаем ребятишек конфетами - не берут, отказываются. А вот мы не отказались от предложенных творога, сметаны и молока. Пытаемся заснять жителей на видеокамеру и фотоаппарат - не хотят, прячутся: «Негоже в миру светиться», хотя некоторые приходят со своими фотоаппаратами, снимают друг друга на фоне машин. Несмотря на запрет, делаем несколько кадров для альбома о нашем путешествии.

Подъезжает Фомич. Он - староста в общине староверов, самый уважаемый человек. Должность выборная. Принимая решение, староста советуется с советом старейшин. Решения совета - закон для общины.

Фомич поздравляет с победой. Как и мы, он рад встрече. Здесь есть возможность связаться с Новосибирском и узнать последние новости. Рады, что дома все нормально: у многих уже закончились отпуска, нас с нетерпением ждут не только родные, но и коллеги по работе.

От Фомича узнаем еще одну приятную новость. В Ярцево нас ждет баржа, которая перевезет команду и машины в Енисейск. Это заслуга Виктора Селиванова и Сергея Бондаренко; после выезда с первой колонной из болот в Катайгу они отправились к берегам Енисея. Договорились в Енисейске с леспромхозом насчет баржи.

Покидаем Безымянку, увозя в сердце частичку душевного тепла от общения с открытыми, добрыми, сильными в вере людьми.

Едем не спеша, успевая в полной мере насладиться природой, последними теплыми летними деньками.

Останавливаемся, чтобы поесть ягоды. Васильич прав - здесь просто море брусники. Ступить негде - всюду крупные сладкие ягоды. С двух кустиков набирается целая горсть. Сбор брусники в этих местах - целое событие. Готовятся к нему заранее и основательно. Ягода - средство к существованию. За сданную ягоду приобретают все необходимое - одежду, продукты, горючее. Воистину, день год кормит.

Останавливаемся на отдых у озера. Местные называют его Светлым. Место уникальное. Вода кристальной чистоты. Не зарастает ни тиной, ни водорослями. Песчаное дно отлично просматривается на любой глубине. Нам рассказывали, что где-то в одном из глубоких мест на дне лежит нераспечатанная бутылка водки. Ее видно из лодки, но донырнуть ни у кого не получается - глубоко и вода холодная.

На мелких местах вода теплая, успевает прогреться. Купаемся. Впечатление такое, что находишься в бассейне с песчаным дном - как бы глубоко ни зашел, видишь свои ноги. Рыбакам на озере поплавок не нужен - зачем, если и так хорошо видно, заглотила рыба приманку или нет!

Солнце садится за озером. Впервые за много дней любуемся очаровательным закатом и утром позволяем себе никуда не спешить. До Енисея «рукой подать».

23.08 =

Сначала едем по широкой песчаной дороге, по обе стороны от которой - остатки лесоразработок. Дико видеть искореженные человеком боры. За песчаниками дорога идет по берегу Каса. Машины едут то по самой кромке воды, то поднимаются на крутые берега, продираются сквозь прибрежный лес. Встречаются участки с разбитой лесовозной дорогой, где машины вязнут в грязи, идут юзом, садятся на мосты. Повозиться просто в удовольствие!

Получив удовольствие, останавливаемся для замены сцепления на Toyota HiLux. Лагерь разбиваем на берегу реки Большой Кас. Здесь ловим громадных щук на ужин.

24-25.08 =

Вдали показались сопки -там Енисей. Через несколько часов наши грязные машины, поднимая фонтаны брызг, влетают в воды великой сибирской реки. У Енисея хмурое настроение, у нас же - наоборот, радостное и восторженное. Кажется, оно передается и самой природе. Сквозь серые тяжелые облака пробиваются ласковые лучи солнца. Ничего не понимающие жители соседней деревни Фомка наблюдают за нами. Мы похожи на ненормальных, но нам все равно, что думают сейчас о нас другие.

В тридцати километрах от Фомки - Ярцево. Крупный поселок: магазины, клуб, почта, связь, порт, аэродром, асфальт, японские машины и т. д.

Ярцевские мужики, увидев неместные раскрашенные машины, интересуются - откуда такие нарядные? Отвечаем: «Из Катайги». Наверное, они решили, что мы живем в Катайге и намереваемся добраться до дома через нехоженые места, и в один голос бросились нас отговаривать и запугивать, красноречиво описывая всевозможные преграды и ужасные болота тех мест. Мы это уже однажды слышали. Приходится объяснять, что мы приехали из Катайги и как раз через те места. Нам не верят. Рассказываем подробно, в деталях. Интересно наблюдать, как у слушающих «отваливаются челюсти» от услышанного. Да, мы произвели на них впечатление.

Грузим машины на баркас ЛЕ-82. Денег с нас не берут. Автокран опускает их с высокого причала на палубу. Сильно переживаем и волнуемся, когда, оторвавшись от земли, они повисают в воздухе. Лишь бы выдержали бруски и тросы, на которых качается машина. В болотах так сильно не волновались, как здесь. Затаив дыхание, наблюдаем за перелетом каждой из машин. Наконец все страхи позади - теперь начинается водная часть нашего путешествия.

26-30.08 =

Пять дней маленький буксирчик тянет груженные баржи вверх по Енисею, делая остановки на ночь. На одной из барж - мы и наши машины. Время вынужденного безделья и беззаботного времяпрепровождения. Успеваем помыть и подремонтировать машины, постирать вещи, привести себя в порядок, отоспаться и бесчисленное количество раз посетить шкиперскую баню.

31-03.09 =

Вновь на суше. Не задерживаясь ни на минуту в Енисейске, едем в Красноярск, а оттуда через Томск - в Новосибирск, привлекая к себе повышенное внимание местной прессы. Через три дня мы уже в Новосибирске.

Выехав в середине лета, возвращаемся в начале осени, продлив запланированные сроки почти на двадцать дней. Мы устали, но счастливы. Путешествие, которое удалось нам совершить, вряд ли кто сможет повторить в ближайшее время. Но если такие и найдутся, они будут лишь вторыми. Нам повезло, удача улыбнулась нам во все тридцать два зуба!

7. Рекомендации и выводы

7.1. Бензин.

На категорийном участке необходим запас топлива на 1000 км. На основных транспортных магистралях заправок достаточно, топливо есть любое.

7.2. Питание.

Запас продуктов на данном маршруте необходим не менее, чем на 30 суток. Хлеба столько не запарти, поэтому лучше брать побольше сухарей или муку. При ежедневной физической работе надо рассчитывать на усиленное питание.

Что касается воды, то в болотах с этим проблем нет. Любая вырытая ямка тут-же наполняется водой. После фильтрации и кипячения ее можно использовать для приготовления пищи и чая.

7.3. Техническое обслуживание и ремонт.

Вдали от цивилизации необходимо рассчитывать только на свои силы.

7.4. Ночлег.

Особых проблем нет. Лишь в болотистых местах пригодится большой кусок пленки, для защиты от воды дна палатки.

7.5. Разрешение на проезд.

Маршрут проходит по заказнику. Проехать туда незамеченным невозможно. Поэтому лучше предварительно все согласовать с егерем. С Обской стороны это егерь, проживающий в Катайге, с Енисейской – это староста в Безымянке.

7.6. Выводы.

Совершенное путешествие, на наш взгляд, является оптимальным сочетанием туристско-спортивных трудностей похода 5 к.с. (в том числе первопрохождения) с возможностью изучения исторических мест. Путешествие по данному маршруту на автомобилях возможно только группой и с хорошим техническим оснащением.

7.7. Рекомендации.

По окончании путешествия команда пришла к следующим выводам:

- а) Заезжать на маршрут лучше было бы со стороны Красноярска, т.к. время на водную часть пути можно было бы сократить в два раза, в связи с тем, что баржа по течению плывёт гораздо быстрее.
- б) Идти на этот маршрут лучше в засушливое лето, когда воды на болотах поменьше.
- в) Бензопила в данном путешествии – самое необходимое "орудие труда", поэтому запасных цепей, шин, масла, бензина для них должно быть взято с излишком.

8. Приложение.

8.1. Перечень литературы по истории Обь-Енисейского канала.

- а) Энциклопедия прошлого столетия.
- б) "Экономическая география Сибири".
- в) "Сибирь как колония", автор Н.М. Ядринцев. Изд. 1882 г.
- г) "Обь-Енисейский водный путь" Е.В. Близняк
- д) "Обь-Енисейский водный путь" С.А. Жбаковский
- е) "Обь-Енисейский канал" А Гурьев