

Гарин - Михайловский
Николай Георгиевич
160 лет со дня рождения.





САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

SANKT-PETERSBURG



6 (12) * 1994
СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК

ИЗДАТЕЛЬ —
ФОНД ИЗУЧЕНИЯ И СОХРАНЕНИЯ
ИСТОРИЧЕСКОГО И КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ «ЛИКИ РОССИИ»

БЫЛ И ОСТАЕТСЯ НАШЕЙ ГОРДОСТЬЮ

Среди строителей железных дорог он был известен как Михайловский-2, в литературных кругах — Гарин. Позже, когда его не стало, — как Гарин-Михайловский.

Кем же он был в большей мере — Гариным или Михайловским? Писателем или строителем? Чем дорог нам?

После провала семестрового экзамена по правоведению в Петербургском университете Николай Михайловский в 1872 г. сдает вступительные экзамены в Институт инженеров путей сообщения. Проучившись шесть лет, оставляет воспоминания о студенческих годах в повести «Студенты» (1895 г.). И нынешние студенты, прогуливаясь по коридорам института, могут легко представить, как сверстники писателя, молодые фаты, ходили здесь в коротких куртках, в узких в обтяжку штанах, носили на носу пенсне и старались держать себя как

им крещен в церкви «Спас на Сенной» и наречен его именем. После путешествия в 1899 г. по Корею для прокладки железной дороги Николай Георгиевич был приглашен на аудиенцию к Николаю II с докладом о работе и представлен по результатам сообщения к ордену Святого Владимира IV степени, который, однако, не получил из-за поддержки студенческих волнений.

На жизненном пути Н.Г. Михайловского встретился однофамилец, тоже строитель железных дорог (по образованию военный артиллерист) — Константин Яковлевич Михайловский. В 1861 г. он был зачислен в Корпус инженеров путей сообщения и, по принятому тогда положению, приписан к списку выпускников института. С 1886 г. они работают вместе на строительстве железной дороги Уфа—Златоуст. К этому времени Константин Михайловский уже построил запроекти-

рованный Н.А. Белелюбским мост через Волгу у Сызрани. У него 25-летний опыт работы. А Николай Михайловский еще молодой инженер, с пятилетним стажем. Но что это за годы! Первое трудовое крещение он, молодой практикант, получил в 1877 г. на строительстве железной дороги Бендеры—Галац, осуществленном в кратчайшие сроки. За 100 дней — 303 километра! Этот результат заслуживает быть занесенным в книгу рекордов Гиннесса. Проект дороги вместе с отчетом демонстрировался на Всемирной выставке в Париже. В 1878 г. — другая дорога, в Закавказье. Работать приходилось с риском для жизни при постоянных разбойных нападениях турок. Он и эту стройку осуществлял достойно.

А здесь, в Приуралье, между двумя Михайловскими происходят стычки. Эти разные по темпераменту и понятиям порядочности люди хорошо показаны в рассказе «Вариант». Кольцов — Михайловский-2, Елецкий — Михайловский-1. Суть противостояния инженеров в том, что Кольцов ищет до последней возможности (по времени) лучший вариант трассы, а Елецкий уже успокоен «отработанным» вариантом. Его не волнует экономия казенных денег.

За бойцовский характер Михайловский-2 был награжден прозвищем «Трубадур». «Специалисты уверяют, что лучшего изыскателя и инициатора трудно себе представить. Он — божьей милостью изыскатель железных дорог», — писал о нем А.И. Куприн.

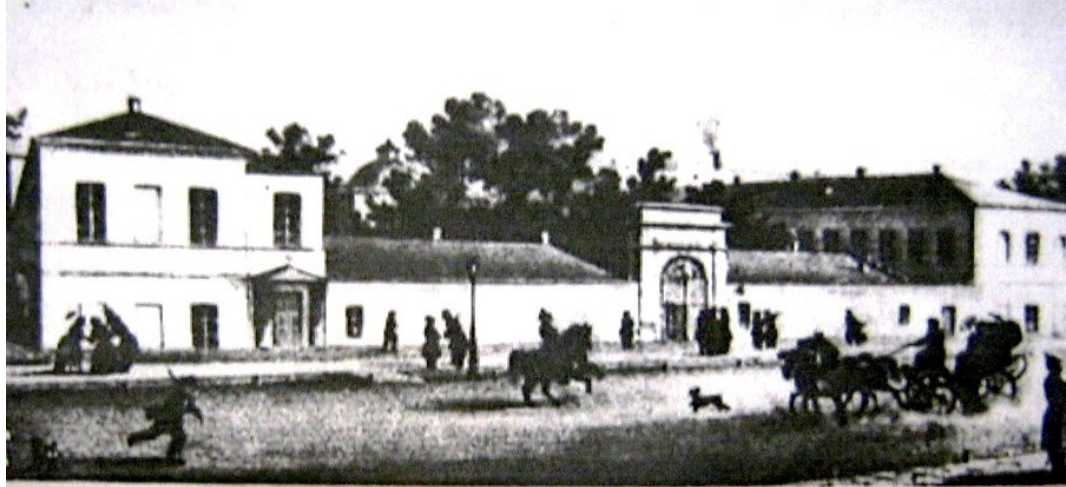
Вершина его изыскательского труда — участие в предпроектных изысканиях Западно-Сибирской железной дороги Великого Сибирского пути, 100-летнюю годовщину начала строительства которой мы отметили в 1991 г. Подойди он формально к исполнению инструкции, дорога так и пошла бы через Томск к Красноярску. Но Н.Г. Михайловский нашел более удобный мостовой переход,



Г. Гарин-Михайловский.
Фотография 1878 г.

ПГУПС

Научно-техническая
библиотека



ОДЕССА. РИШЕЛЬЕВСКИЙ ЛИЦЕЙ

В 1817 году в южном регионе России было решено создать весьма престижное учебное заведение закрытого типа – лицей. Назвали его в честь генерал-губернатора края герцога Армана Эммануэля дю Плесси Ришелье.



Ришельевский лицей в Одессе
Ришельевский лицей, до 1989 - школа №36 с русским языком преподавания; первоначально, с 1862 года здание принадлежало Одесскому коммерческому училищу имени Николая I



Первым градоначальником
Одессы был внучатый племянник
Кардинала Ришелье
- Арман Эммануэль дю Плесси дук де Ришелье.



Начальник партии Н.Г.Гарин-Михайловский (сидит во втором ряду первым справа) среди коллег-изыскателей

ДОЦЕНТ, ТЫ НЕ ПРАВ!

Зачем порочат имя патриота Н. Гарина-Михайловского

РТО», К. Я. Михайловский ни на одном заседании той подкомиссии не был.

На заседании отделения истории транспорта Сибири Сибирского научного центра Академии транспорта России, состоявшемся в июне нынешнего года в НИИЖТе, Кириленко, не настаивая на прежней версии, сослался на то, что в «Трудах РТО» вообще говорилось о неизбежности пересечения Оби и Енисея мостами длиной 400—500 сажений. А Обский мост имеет длину почти 400 сажений. Следовательно, домысливает Кириленко, речь шла именно о Кривошековском варианте. Железная логика!

Мостовой переход, как известно, состоит из собственного моста и пойменных насыпей. Длина моста определяется не размерами поймы, а расчетным расходом водотока, который не мог существенно меняться на сравнительно небольшом протяжении реки от Камия (160 километров выше Новосибирска) до Кольвани (60 километров ниже). Построенный у села Кривошекова мост имеет протяженность 794,8 метра (374 сажени). Длина поязе сооруженного моста у Камия-на-Оби равна 940,4 метра (442 сажени), Енисейского моста в Красноярске — 864 метра (406 сажени). То есть порядок величин один. Участники совещания РТО называли размеры мостов, близкие к существенным, но и не думали указывать места мостовых переходов.

Но Роецкий никогда и никем не представлялся как начальник партии. Председатель Временного управления казенных железных дорог генерал-лейтенант Н. Петров 11 апреля 1891 года представил министру путей сообщения А. Я. Губбелету коллежского секретаря Роецкого как помощника начальника партии, что и было отражено в приказе МПС № 23 от 18 апреля того же года. На этих правах он включался в состав партии Михайловского-2-го, назначенного начальником партии. Тем же приказом.

Гарину-Михайловскому поручались предварительные изыскания от Каинска (ныне г. Куйбышев Новосибирской области) до Мариинска с пересечением Оби. Это пересечение было ключевым пунктом. От его выбора зависело положение всей трассы 5-й партии.

Комиссия Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения

(бывшего ЛНИЖТа), созданная по просьбе мэрии Новосибирска, в своем решении обратила внимание на очевидное незнание «антигариновцами» элементарной технологии инженерных изысканий, на полную невозможность абсурдность независимости отрядов партии от ее

твямые, необоснованные мнения», не стоящие внимания Кириленко.

По-человечески Кириленко можно понять. Во-первых, «разоблачению легенды о Гарине-Михайловском» посвящается его будущая докторская диссертация.

Во-вторых, он не обременен

нынешних оппонентов, казнокрадом, лгуном, демагогом и т. п., то не отвращало бы о нем так любящих его соратники и современники. Не относились бы так к нему столь уважительно: его прямой начальник И. Михайловский, министр путей сообщения князь М. И. Иванович Хилков, осторожный в суждениях людей, и многие, и другие.

Гарина-Михайловского гонимому повышали в чине, он получал государственные награды. В последнем, смертном «Формуляре» он числится по службе на ста

В защиту Гарина-Михайловского



лестная дорога», опубликованной в газете «Новое время» (№ 3399 от 30 сентября (13 октября) 1891 г.) Николай Георгиевич, рассказывая об изысканиях Западно-Сибирской дороги, писал:

«Изыскания произведены на протяжении около 200 верст. Новая линия согласованных изысканий идет от Челябинска на Петропавловск, пересекает Иртыш около г. Омска, далее проходит, придерживаясь прямого направления на 25 верст южнее города Каинска, пересекает р. Обь в селе Кривошекове, в 40 верстах на юг от Кольвани, затем р. Томь в деревне Тага, южнее г. Томска, и наконец, около Мариинска и заканчивается с произведенными три года тому назад изысканиями Средне-Сибирской железной дороги.

Согласно инструкции линия должна идти, придерживаясь по возможности почтового тракта и пересекать реку Обь между г. Камьянью и почтовой станцией Дубровино, севернее Кольвани.

В этом смысле и были произведены изыскания. Место для перехода через реку Обь в этом участке, как самое удобное, найдено в восьми верстах севернее Кольвани, около деревни Скала. Тем не менее и здесь река имеет до 800 сажени при низкой воде, а при большой — до четырех с половиной верст, что вызовет большие затраты на мостовые сооружения.

Вследствие этого начальником пятой партии (всех партий — пять) инженером Михайловским сделаны дополнительные разведки и в 40 верстах южнее Кольвани найден другой, более выгодный пункт: здесь р. Обь, проходящая в высоких берегах (30 и 14

В своем дневнике в 1891 г. Н. Г. Гарин-Михайловский записал:

«Река Обь, село Кривошеково, у которого железнодорожный путь пересекает реку. На 160-верстном протяжении это единственное место, где Обь, как говорят крестьяне, в трубе. Другими словами, оба берега реки и ложе скалисты здесь. И при том это самое узкое место разлива — у Кольвани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки — двенадцать верст...»

Изменение первоначального проекта — моя заслуга, и я с удовольствием теперь смотрю, что в построенной намеченная мною линия не изменена. Я с удовольствием смотрю и на то, как разросся на той стороне бывший в 91 году поселок, называвшийся Новой Деревней. Теперь это уже целый городок...»

Писатель Савва Кожеников в 1930 г. в очерке «Город на Оби» писал: «Весна 1891 г. На левом берегу Оби, против устья так знакомой нам теперь речки Каменки, появилась изыскательская партия инженера-путевца Н. Г. Гарина-Михайловского. Река была пустынной... На всем этом огромном просторе Гарин-Михайловский встретил только двух человек — рыбака Гусева и его сынишку — Егорку. Инженер искал переправу через Обь для Сибирской железнодорожной магистрали. Он шел по берегу реки от Кольвани. Первоначально проектировалось провести линию около этого города. Инженер познакомился с рыбаком Гусевым и долго расспрашивал его об уроне обской поймы в этих местах, о лесных паводках, о бедственном состоянии долины Оби».

Вопрос об организации изысканий на Западно-Сибирской дороге, согласно документам Центрального Государственного исторического архива (ЦГИА) СССР, развивался так: «Комитет министров 21 февраля 1891 г. разрешил провести изыскания от Челябинска до Томска на другом пункте. Временное управление казенных железных дорог 12 марта

долина Оби стала обширнее, была шире и богатее». Помогла встреча с рыбаками. Они рассказали инженеру, что «выше есть совсем другое место на Оби».

Срочно начальники партии «...попылись выше искать речной створ, о котором рассказали рыбаки. Близ села Кривошеково он нашел это место. Берега Оби заметно сближались, и могучая река ускорила работу в каменном ложе. Работы инженера не было предела. Именно у Кривошекова надо строить мост!».

В материалах комиссии Горюнова по истории утверждается, что еще до начала изысканий «...существенные преимущества Кривошековского варианта для комитетных лиц и организаций не были секретом» (в публикации не указано, кого автор относит к этим «лицам» и «организациям» и какое отношение они имели к выбору места мостового перехода). Но разъяснение этого находим в статье Э. Горюшикина. По его утверждению «...к началу изыскательских работ Кривошековский вариант был уже известен К. Я. Михайловскому и другим строителям железной дороги». Эти утверждения не согласуются с документами, а их авторы не приводят ни одной ссылки на источник.

Вопрос об организации изысканий на Западно-Сибирской дороге, согласно документам Центрального Государственного исторического архива (ЦГИА) СССР, развивался так: «Комитет министров 21 февраля 1891 г. разрешил провести изыскания от Челябинска до Томска на другом пункте. Временное управление казенных железных дорог 12 марта

Ситуацию ко

Я тоже слежу за публикациями в газетах о спорах об «отцах-основателях» Н. Даниях отделения истории транспорта, сколько дополнил очень убедителен НИИЖТа Аркадия Константиновича

Напомню читателям, что наша та проблема. 22—24 мая 1991 года в ковалась большая статья видного соратника МИИТа Н. Зензинова. Называлась «История Н. Гарина-Михайловского». И кончалась так: «...оставить памятники и кого считать о возник и вырос в значительной степени мостового перехода через Обь у К

НЕДАВНО я получила коллективное письмо инженеров-изыскателей и проектировщиков железных дорог на институт «Сибгипротранс» с просьбой откликнуться на публикацию газеты «Вечерний Новосибирск» от 13 октября 1990 г. о развале комиссии Горюнова по истории. Она в основном посвящена выбору места мостового перехода через Обь у Кривошекова

комиссии подготовили «на основе тщательного и кропотливого анализа архивных документов», в том числе ранее не привлекавшихся исследователями, все те же В. Кириленко и Л. Горюшкин. За него высказались 10 человек комиссии, на 20. Лично один — ветеран труда П. Марсаков — голосовал против. Не затрудняя себя ссылками на документы и выходящими из области



ИЗ ИСТОРИИ ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

ИНЖЕНЕР-ПИСАТЕЛЬ¹

Канд. техн. наук
Н. А. ЗЕНЗИНОВ (МНИТ)

Статьи Николая Георгиевича, убедительные и страстные, лишенные профессиональной сухости, резко враждебны ко всему косному, рутинному, вызвали большой резонанс в среде технической интеллигенции. В статье «Самарская железная дорога» (1891 г.) Гарин-Михайловский писал об эксплуатации подрядчиков рабочими — строителями дорог: «Всем известно, что опытный подрядчик почти никогда сам не производит работ, а раздает их мелким подрядчикам, оставляя в свою пользу довольно крупный барыш. В большинстве случаев подрядчики — те же кулаки, эксплуатирующие рабочего обязательно и во всякое время, а в особенности когда население терпит нужду». Выступая за удешевление строительства железных дорог, Н. Г. Михайловский нашел немало врагов среди тех, кто мечтал выжить на строительстве. Против него появились статьи в печати с обвинениями в снобизме, прожорливости, саморекламе и других грехах. Некий военный инженер П. Петерсон выступил в газете «Гражданин» со статьей под трюмным названием «Вам бы жить?» В ней он обвинил Н. Г. Михайловского, что тот «зазывает публику к подрядчику по постройке дороги Н. Михайловскому», что постройка при его участии Малмыжская дорога представляет «ужасную картину выстроенной дешевой дороги», а Казанское земство жалует его «его крупном жалком». Н. Г. Гарин-Михайловский в письме в редакцию «Русского богатства» в 1894 г. отвечал, что «подрядчиком по постройке железных дорог я никогда не был и не буду, что как это не кощунство, но Малмыжская дорога не только не выстроена, но пока не даже и речи об ее постройке, а вот полемик по существу, за очевидной беспомощностью, уклоняюсь».

Разозленный «снобизмом» Гарина, министр путей сообщения А. К. Кривошеин приказал замолчать, пригрозив увольнением «по третьему пункту», т. е. без объяснения причин и без права подачи прошения. Это угроза не возымела взглядов и действий талантливый инженер, и он вынужден был уйти из министерства. Многие городские самоуправления, губернские земства стали приглашать его для изысканий. И он работал изыскателем. Только после назначения министром М. И. Хилкова он вновь был зачислен в министерство.

В 1895 г. Н. Г. Гарин-Михайловский возглавил строительство узкоколейной железной дороги Кротово — Сергиевские минеральные воды в Самарской губернии. В одном из писем жене он писал: «Я в упоре всевозможных дел. В изысканиях А. И. Иванчику-Пасареву: «Я веду самый излюбленный образ жизни: шатаюсь с изыскателями по селам и весям, езжу в город, к себе в деревню, участвую в местных собраниях, агитирую за свою дешевую дорогу, веду дневник. Работы по горло...», «свежий ветер, поджаренная жизнь, свежа впечатлений и работ — все это моя обстановка, и я чувствую себя прекрасно». «Изыскания подходят к концу, вполне удачно, работал много. Насчет литературы плохо, писать хочется, а времени нет».

Будучи начальником строительства Кротовской железной дороги, Н. Г. Гарин-Михайловский вел борьбу с укрепившимся казнокрадством, взяточничеством и другими злоупотреблениями в железнодорожном строительстве. Большой интерес вызвал циркуляр Н. Г. Михайловского. Он получил широкую огласку, так как был перепечатан рядом волжских газет. В циркуляре, адресованном коллективу строителей, говорилось о том, что один из служащих управления дороги являлся в типографию, которой сделаны заказы для

дороги, с «обычной» благодарностью, заявив при этом, что «это уже так принято везде». Служащий этот тут же был уволен из управления. «Это второй случай обнаруженного злоупотребления на линии. Наша дорога — первый опыт действительно дешевого рельсового пути. Чтобы дорога эта вышла действительно дешевой, необходимо прежде всего, чтобы и мысли не могло быть о каких бы то ни было злоупотреблениях».

Он — руководитель отстранки от себя и поручала все эти дела выбранным лицам, которые действительно отчитывали денежными обликами собранные деньги. С этой целью включали студентов, а дежных, при помощи которых во всех денежных полях возможности всех истинные возможности. «Мужественное и мужское» пришлось услышать, чуждому не издрас новательно, и против можно другое, более в огня не бывает. И вся своей результат, рдела, однако твердый единственный путь для ные потехи, а сам свидетелей данного действительность очень этим шагом руководства. В «Большим вост 1895 г. писал: «Н. Г. Михайловскому из инженеров-строителей обличительный голос теля против практи селе порядков и попытку ввести новое, присутствием его почес он послужил началом железнодорожном мире».

Вскоре, когда одна старая привычка перестала с каской строительства руку «сверстатим» — студенты, Н. Г. Михайловский под суд, но уступил инженеров и перешел в суд, заявив при этом, в товарищеском участие все служащие, и доктора, и фельдшеры, и бухгалтер, и санитары, и кашкист одним словом, весь и начиная с меня и до сторожками». Товарищеского на линии через него это было коротко нести общественное мнение о строительстве гасить известнейший у долго был предметом бернатор, узнав о суде, Георгиевичу: «Что это, Казань-то суд сторожки? Никаких таких судов могу. И довел о ве



¹ (Опубликовано. Начало в М 9)



Николай Георгиевич Михайловский (Н.Гарин – псевдоним) вошел в литературу, когда ему было уже 40 лет. Напечатанные в 1892 году повесть «Детство Тёмы» и очерк «Несколько лет в деревне» принесли ему известность и в писательских кругах, и среди широкой читательской публики. А.П.Чехов, откликнувшись на «Несколько лет в деревне», писал: «Раньше ничего подобного не было в литературе в этом роде по тону и, пожалуй, искренности...»

Н. Гарин - Михайловский

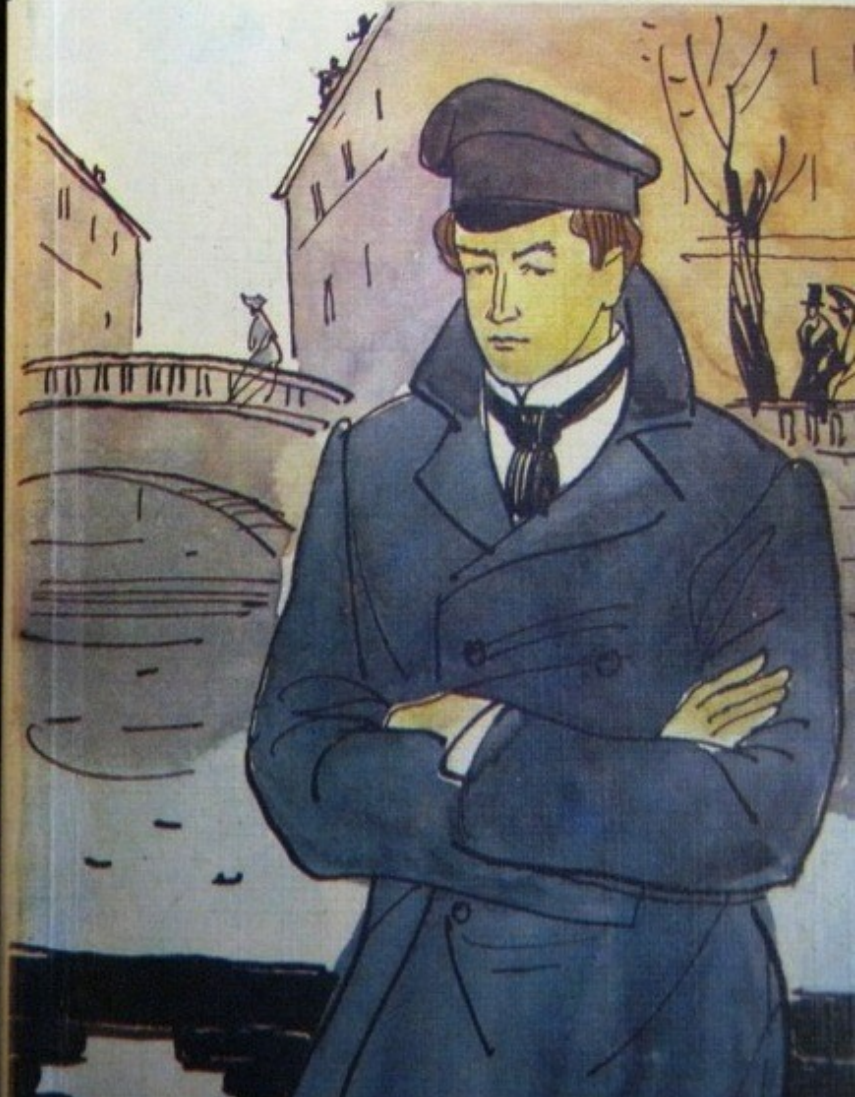


ДЕТСТВО ТЁМЫ
ГИМНАЗИСТЫ



Н. Гарин - Михайловский

СТУДЕНТЫ
ИНЖЕНЕРЫ





Николай Андреевич Толстой

« Был он строен, красив, двигался быстро, но изящно, чувствовалось, что эта быстрота не от нервной расшатанности, а от избытка энергии. Говорил как будто небрежно, но на самом деле очень ловко и своеобразно построенными фразами. ...В его речах всегда было «словам тесно, мыслям – просторно». ...Добр он был тоже по-русски. Деньги разбрасывал так, как будто они его отягощали и он брезговал разноцветными бумажками, на которые люди обменивают силы свои. ...Любил делать подарки и вообще любил делать приятное людям, но не для того, чтобы расположить их в свою пользу, нет, этого он легко достигал обаянием своей талантливости и «динамичности». Принимая жизнь как праздник, он бессознательно заботился, чтоб и окружающие его так же принимали её» - так вспоминал А.М.Горький.

«Первая в мире по быстроте постройки»



Так говорил герой повести «Инженеры» писателя-инженера Н. Г. Гарина-Михайловского. Артемий Карташев, рассказывая своим близким о строительстве Бендеро-Галацкой железной дороги. Автор повести хорошо знал эту стройку, ведь там начиналась его инженерная деятельность.

А началась она для Гарина-Михайловского удачно: за короткий срок он прошел настоящий строительный университет на изысканиях, постройке и эксплуатации новой линии, вырос от практиканта до начальника участка. Этому способствовали не только его талант и увлеченность, но и атмосфера творческого труда, честность его настоящих учителей — главного инженера строительства М. А. Данилова и его помощников — «даниловских орлов». Вскоре М. А. Данилов признал талант и старания молодого инженера, назвав и его «орленком».

Необходимость срочного строительства Бендеро-Галацкой железной дороги возникла в ходе русско-турецкой войны 1877—1878 гг.

К этому времени общая протяженность железных дорог России превысила 20 тысяч километров. Однако к границе с Румынией подходила только однопутная линия Раздельная — Тирасполь — Бендеры — Кишинев — Унгены.

По договоренности между Россией и Румынией правительство последней предоставляло в пользование русской армии железные дороги; однако они были однопутными, с изношенными рельсами, отдельные пункты с недостаточным развитием и небольшим количеством выгрузочных устройств не хватало

подвижного состава, да и имеющийся требовал ремонта. Пограничная станция Унгены не справлялась с перевалкой грузов, прибывающих из России.

Увеличение пропускной способности румынских дорог на участках Унгены — Яссы и Яссы — Бухарест поручили третьему железнодорожному батальону, состоявшему из двух строительных и двух эксплуатационных рот. Батальон оказался первым в русской армии, проводившим успешные восстановительные работы на театре военных действий. После размыва дамб у озера вода затопила в районе Ясс около 10 километров железнодорожного пути, полотно в нескольких местах оказалось не пригодным для движения. Румынские инженеры назначили срок восстановления две недели, что совершенно не устраивало русское командование. Воины 3-го батальона, работая по пояс в холодной воде, возобновили движение поездов не через две недели, а через два дня. Некоторые роты батальона помогали румынским железнодорожникам эксплуатировать участки, по которым шли поезда русской армии.

Все эти меры хотя и увеличили пропускную способность дороги Яссы — Бухарест — Джурджу, но не смогли обеспечить нужды полумиллионной армии.

В связи с этим было принято решение о форсированном строительстве новой железнодорожной линии нормальной колеи от Бендер до Галаца протяжением 303 километра.

Строительство Бендеро-Галацкой железной дороги началось 10 июля 1877 года. Начинали с изысканий и проектирования. Определен

ли объемы: около 4,5 млн. кубометров земляных работ, 300 мостов и труб, 15 станций, 4 разъезда со всеми сооружениями.

Вот как о строительстве рассказывал Н. Г. Гарин-Михайловский: «Все делалось с какой-то сказочной быстротой, и быстрота эта все возрастала. В каждом месте линия кишла рабочими: забивали сваи, сыпали насыпи, копали выемки, тянулись обозы с вывозимой землей, лились песни, крики, громкий говор. Узкая полоса земли на протяжении двухсот восьмидесяти верст жила полной жизнью безостановочно все двадцать четыре часа в сутки. Ночью эта лента была сплошь огненная от костров».

Погода не благоприятствовала строителям: часто шли проливные дожди, только шесть из каждых десяти дней были полностью рабочими.

Через 100 дней после начала строительства по всей линии открыли движение поездов.

Дорога сокращала на 220 километров пути к боевым порядкам русской армии. Для снабжения русских войск стала работать вторая линия, значительно уменьшилась зависимость от румынских железных дорог.

Проект дороги вместе с отчетом о ее строительстве в 1878 году демонстрировался на Всемирной выставке в Париже. Международное жюри признало Бендеро-Галацкую железную дорогу «одним из наиболее выдающихся современных сооружений» по быстроте постройки.

Мечта романтика

Даже далеким потомкам не под силу построить то, что планировал для Крыма писатель и инженер Гарин-Михайловский

В конце XIX века более обсуждаемой темой было, чем строительство железной дороги вдоль этого берега. Будущий путь по самому красивому берегу Российской империи имел не только коммерческое, но и военно-стратегическое значение — позже в Крымской войне было еще слишком памятно.

В разобраны в обилии проектов, интриг и скандалов, в 1902 году была назначена межведомственная комиссия во главе с инженером Николаем Георгиевичем Михайловским. Впрочем, широкая публика и тогда, да и сейчас знает одного из лучших русских путейских проектировщиков Михайловского как писателя Гарина-Михайловского, автора лиричного «Детства Теме».

Николай в Петербурге, в семье известного генератора Михайловского. Его крестным был сам император Николай I, в честь которого он получил свое имя. Он в теплой Одессе — многолюдном городе артистов, администраторов, торговцев и романтиков, гениев и банальщиков с престижного юридического факультета, Одесской поступает в петербургский Институт путей сообщения. Идет 1871 год — строительство железных дорог идет в необычайной моде.

Теоретическую практику проходит по всем правилам, а с кочегара паровоза. А после института отправлен в Болгарии, в действующую армию. Идет Русско-турецкая война, и Михайловский строит в разрушенной Одессе.

Инженер быстро завоевывает репутацию талантливого строителя-проектировщика мостов и тоннелей. И вдруг идет к дорожному строительству и приобретает новое имя. Михайловский охвачен безумной идеей переустроить сельское хозяйство России. Хотя бы своим именем. Он покупает самую современную паровозную тягу, дает крестьянам шедрые ссуды, строит школы, продолжает эксперимент. Его итогами стали многочисленные потраченные миллионы первой жены, которую, кстати, еще долго хвалили по Самарской губернии обидные барыне, пара поджогов, что устроили на ее землях крестьяне, и много позже очерк «Несколько страниц» с публикации которого и началась слава писателя.

Сначала же прославился как литератор, Михайловский ринул к основанию города. Да не просто города Сибири — города Новоиславска.

Сибирская магистраль, или Великая Сибирская железная дорога — жизненно необходимая российскому государству. На ее проектирование собраны лучшие умы империи. Инженер Николай Михайловский среди первых. А может, и первый среди равных. Его строительные проекты сочетаются с легкостью с оптимизмом и одержимостью в экономии финансовых средств. Собственно, самые остроумные мысли и изменения в уже готовых схемах всегда принадлежат инженеру. На одной только Самаро-Златоустовской дороге Михайловский сэкономил миллионы рублей. Раскаивать деньги. Для казны экономит. А не



Инженер и писатель Николай Гарин-Михайловский

для благополучия одиннадцати собственных и трех приемных детей.

На Великой дороге Николай Георгиевич руководил пятой изыскательской партией на участке Челябинск — Обь. Главный вопрос: где строить мост через реку? Вот когда оживились сибирские заводчики и купцы. Между городами Кользаны и Томском началось страшное соперничество — кто больше соберет денег на взятки. Чтобы дорога, несущая жизнь и огромные деньги, прошла именно через их город. Чтобы мост влетел над Обью именно у них. И прикармленные лобызисты Томска и Кользаны поехали в Петербурге настоящие битвы.

Вот тут и вышла на арену, а вернее на берег Оби, изыскательская партия Гарина-Михайловского. И нашла для моста оптимальное место у небольшой деревеньки Кривошеково. Только это Кривошеково оставило Томск и Кользаны вовсе без «железки». Что тут началось! Подкупленные чиновники стояли на защите своих проектов, как герои Бородина, к Михайловскому толпами ходило сибирское купечество, и он выиграл миллионером. Все напрасно. Инженер не отступает, и через шесть лет гигантский мост через Обь в районе Кривошекова был открыт. Сейчас вокруг этого моста — двухмиллионный город Новосибирск.

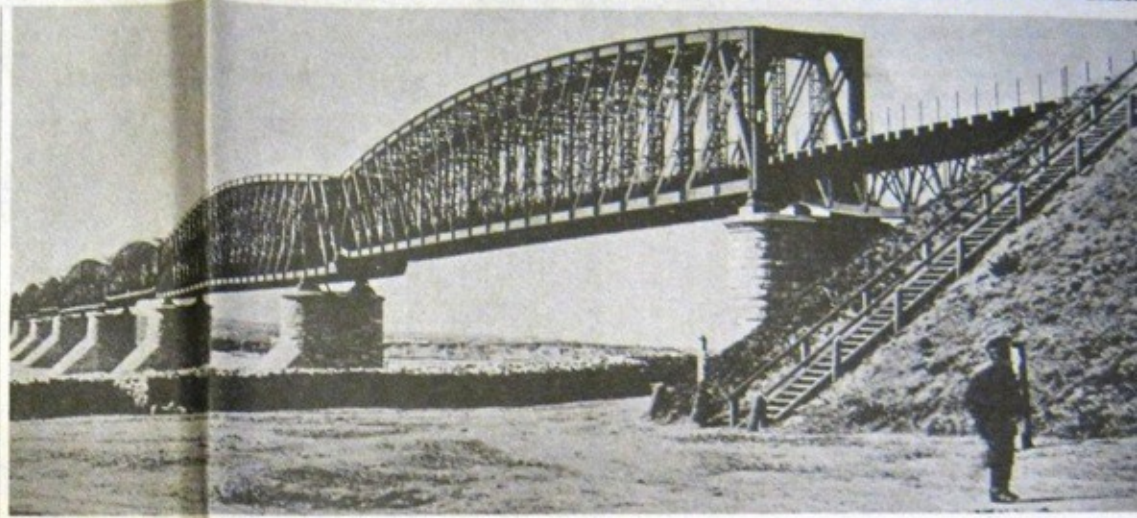
После личной победы на Транссибе неуемность Николая Георгиевича будто окончательно сорвалась с тормозов. Ему уже за 40. У него большая семья. У него первые литературные опыты. И постоянное ощущение, что главного не произошло. Или не сделано. Или еще не найдено.

Раскаивать Гарина-Михайловского и две первые повести из автобиографической тетралогии «Детство Теме» и «Гимназисты» (будет еще «Студенты» и «Инженеры») пользуются в богатой тогда на писателей России необычайной популярностью. Кстати, псевдоним Гарин — от имени сына Георгия, по-домашнему Гари. Но литературным трудом Гарин жить не хочет. Дорога, а вернее, дороги зовут.

Гарин едет в кругосветное путешествие. Гарин строит подвесную дорогу в Корею. Гарин снабжает деньгами революционеров. Гарин — всеми признанный лучший изыскатель России. Гарин живет на широкую ногу, устраивая изысканные обеды для писателей, артистов, большевиков. Гарин — то обладатель большого состояния, то сидит совсем без денег. Сидит, с деньгами, Гарин всегда расставался чрезвычайно охотно.

В 1901 году царская семья приглашает Гарина-Михайловского во дворец, чтобы послушать рассказ о его путешествии в Корею и Маньчжурию.

— Это просто провинциал! — разочарованно произнес Гарин после приема во дворце. По воспоминаниям Максима Горького, о встрече с венценосцами Гарин рассказывал так: «Я шел к ним, очень подтянувшись и даже робей. Личное знакомство с царем ста тридцати миллионов народа — это не совсем обыкновенное знакомство. И вдруг: сидит симпатичный пехотный офицер, курит, мило улыбается, изредка ставит вопросы, но все не о том, что должно бы интересоваться царя, в царствование которого построено действительно Великой Сибирский путь и Россия выезжает на берега Тихого океана, где ее встречают вовсе не друзья — и не радостно. Может, я рассуждаю наивно, царь не должен



Железнодорожный мост над Обью встал именно там, где наметал непопулярный инженер

Но тогда зачем же звать его к себе? Старая царица удивленно поднимает то одну, то другую бровь. Молодая, точно компаньонка, сидит в застывшей позе, глаза каменные, лицо обиженное. Внешне она напомнила мне одну девицу, которая, прожив до тридцати четырех лет, обиделась на природу за то, что природа навязала женщине обязанность родить детей. В общем, было очень скучно».

Впрочем, человек с лицом пехотного офицера после аудиенции награждает Михайловского орденом. И высылает его из Петербурга, так как писатель-инженер подписывает протест в связи с избитием студенческой демонстрации. А вскоре возникает идея крымской железной дороги, и подназорный Гарин-Михайловский назначается главным ее инженером.

Пятидесятилетний Николай Георгиевич понял: вот дело, которого он ждал всю жизнь. Железная дорога по Южному берегу Крыма! Целый год вместе с изыскательской экспедицией он живет на полуострове. Днем работа. Изучаются варианты. Самые интересные: Севастополь — Ялта — Алушта, Симферополь — Алушта — Ялта, Бахчисарай — Ялта с тоннелем в шесть километров.

Вечером — ужин. На террасе в Кастропале собираются инженеры, студенты, диссиденты. Часто Гарин заезжает в Ялту к Чехову, которого завораживает обаянием рассказчица и пылкостью инженера-строителя. К 1904 году экспедиция представляет свои расчеты и варианты. Гарин настаивает на трассе Севастополь — Ялта — Алушта. Причем эта трасса должна стать не просто железной дорогой, но дорогой-сказкой под стать известному крымскому писателю (собственно

электрической) дороге, украшенной замками, арками и водопадами.

Но грянула Русско-японская война. Инженер едет в Маньчжурию военным корпорантом. А в 1906 году на заседании одного литературного собрания хватается за грудь, тихо говорит: «Помоги мне, умираю в 54 года. Деньги на похороны с подлинке. Великий благотворитель не оставит ничего».

После войны вопрос о строительстве дороги — Ялта — Алушта затонул из-за нужды интриг: кому быть подрядчиком. А когда интриги нашлись, грянула революция.

Советское правительство, напутанное летящим в 1927 году, проект и вовсе приговорило к забвению. Но в 60-е годы XX века, когда всеобщая здравница, а также военные Севастополь не могут больше жить со старой трассой. Вот тогда и вспомнили об инженере как Гарина Михайловского. И по его проекту была открыта автомобильная трасса Севастополь — Ялта — Алушта, Симферополь — Алушта — Ялта, Бахчисарай — Ялта с тоннелем в шесть километров.

На трассе Севастополь — Ялта, на одной из самых прекрасных крымских бухт — Ливадийской, ваянная площадка. При входе на нее — барельефы Михайловского. Великий инженер-романтик писатель смотрит на дорогу. Прогнозы за многочисленными заведениями дороги ему не видны.

Гудок 22 марта 2001

ИНЖЕНЕР ДУШ И ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Усть-Катав – одно из красивейших мест Южного Урала. Здесь истари жили мастеровые люди, металлурги. Этот рабочий посёлок, окаймлённый горными отрогами, ещё с демидовских времён славился своим заводом, а 100 лет назад в нём появилась ещё и железнодорожная станция. Здесь прошла Транссибирская магистраль.

На Усть-Катавском кладбище, недалеко от входа, под старой берёзой стоит невысокой памятник, вытесанный из глыбы известняка. Безвестный мастер выполнил надгробие в виде церковного аналоя, на котором лежит раскрытая книга. Дожди и ветры изрядно вытравили надпись на ней, и прочесть её очень трудно. И мало кто знает, что этот скромный памятник тесно связан с историей строительства великой Сибирской магистрали, и с историей русской литературы...

«Детство Тёмы», «Гимназисты», «Студенты», «Инженеры»... Кто из любителей литературы не знает этих замечательных книг? Они принадлежат перу Николая Георгиевича Гарина-Михайловского и до сих пор любимы всеми.

Николай Гарин-Михайлов-

ский родился в Петербурге в семье военного. Окончив Институт путей сообщения, он много лет проработал инженером-путейцем, был активным участником строительства железных дорог. Строил он и первый участок Транссиба.

К началу 90-х годов стальную колею от Вязовой до Златоуста уже проложили. С запада линия прошла от Уфы до разъезда Яхино. И только участок между Вязовой и этим разъездом всё ещё оставался незаконченным. Он был наиболее трудным – путь преграждали мощные скалы.

В проектировании и сооружении линии Гарин-Михайловский принимал самое непосредственное участие. Ещё в мае 1886 года он получил назначение на строительство Самаро-Уфимского участка.

В Усть-Катаве он близко сошёлся с немногочисленной заводской интеллигенцией и особенно подружился с семьёй С.Жуковского, тогдашнего управляющего Усть-Катавским заводом, поставлявшим для стройки лопаты, рельсовые крепления и костыли.

Жуковский был эрудированным человеком. Его труды по металлургии печатались в «Горном журнале». Возможно, не без влияния писателя Жуковский подго-



Он оставил книги и дорогу.

товил отдельную брошюру об Усть-Катавском заводе, редчайшие экземпляры которой можно найти сейчас в государственных публичных библиотеках Москвы и Санкт-Петербурга.

Среди простых людей, которые подружались с писате-

лем, был столяр и плотник Степан Андриянович Подрядов. Участник двух барочных экспедиций по реке Юрюзани, Подрядов отлично знал тяжёлый и опасный труд сплавщиков заводского железа. Гарин подолгу беседовал с ним, расспрашивал о жизни местного населения, о плаваниях на барках по бурной реке. О железной дороге говорил как о великой спасительнице всех уральских заводов, да и сибирских тоже.

В Усть-Катаве Гарин жил не один. Сюда, в горную глушь, приехала и его жена Надежда Валериановна, верный друг и ближайший помощник. По отзывам местных жителей, она была женщиной замечательных душевных качеств. В 1888 году у них родилась дочь Варя. Радость вскоре сменилась горем: девочка заболела и умерла. Похоронили её на Усть-Катавском кладбище. На похороны пришли многие заводские рабочие.

Вскоре строительство сложнейшего участка трассы было закончено. Дорогу пустили, и Михайловские покинули Усть-Катав.

110 лет миновало с той поры. Дом, в котором жил писатель, не сохранился, он сгорел в 1907 году. А могилу Варя обнаружил местный крае-

вед Иван Михайлович Киселёв. Бывший военный лётчик, он много и серьёзно занимался историей уральских заводов, строительства железной дороги.

Киселёву посчастливилось застать в живых Степана Андрияновича Подрядова. Тот рассказывал ему о Гарине-Михайловском, его семье и о горе, которое застало его в этом далёком посёлке. Вот тогда Иван Михайлович и взялся детально обследовать кладбище. А весной 1962 года, работая в златоустовском архиве над разбором документов, в метрической книге Христорождественской церкви Усть-Катава за 1888 год обнаружил запись от 17 июля о крещении Варвары, дочери православных родителей: инженера путей сообщения Николая Георгиевича Михайловского и его супруги Надежды Валериановны. В той же книге есть и запись о смерти их дочери. Девочка умерла 22 октября 1888 года от коклюша.

Такова история старого памятника, связанная со строительством одного из участков Транссиба на Южном Урале.

Леонид СУРИН

Юрюзань,
Челябинская обл.



«ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ
ДОРОГИ ЧЕРЕЗ ЛАСПИНСКИЙ ПЕРЕВАЛ
ИСПОЛЬЗОВАЛИСЬ ИЗЫСКАНИЯ, КОТОРЫЕ
ВПЕРВЫЕ В 1903-1904 ГГ. ОСУЩЕСТВИЛ
Н. Г. ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ,
ИНЖЕНЕР-СТРОИТЕЛЬ,
ИЗВЕСТНЫЙ РУССКИЙ ПИСАТЕЛЬ»

Н. Г. ГАРИН-
МИХАЙЛОВСКИЙ
1852-1906





Привокзальная площадь носит имя основателя города —
Гарина-Михайловского



ВЕЛ ЛИ ИЗЫСКАНИЯ НА ТРАССЕ БАМА ИНЖЕНЕР И ПИСАТЕЛЬ Н. Г. ГАРИН-МИХАЙЛОВСКИЙ?

Николай Георгиевич Гарин-Михайловский оставил заметный след не только как писатель, но и как крупный инженер. Заметим, однако, что иногда рассказы о его инженерной деятельности перешагивают границы достоверности и углубляются в область легенд.

В 70-е годы, например, когда началось строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали, на страницах некоторых брошюр и книг появились сообщения об участии Николая Георгиевича в изысканиях трассы БАМа. Так, в книге В. М. Рудых «Города Братск» можно прочитать следующее: «Министерство путей сообщения в период с 1911 по 1914 г. впервые разработало предварительные технико-экономические обоснования строительства Ангаро-Ленской железной дороги. В основу изысканий были положены работы экспедиции инженера Н. Г. Гарина-Михайловского (известного писателя, автора книг «Гимназисты», «Студенты» и др.), выполнившего ряд важнейших исследований. В результате проведенных обследований были выявлены выходы к судоходным частям р. Лены по двум вариантам: первый — от Иркутска на Кичуг — Верхолениск до Жигалово; второй — от Тайшета (или Нижнеудинска, или Тулуна) на Братск до Усть-Кута» [1, с. 71].

В мартовском номере журнала «Наука и жизнь» за 1977 г. о западной части магистрали линии Тайшет —

Лена сказано: «Линия проложена по направлению, предложенному 40 лет назад Н. Г. Гарин-Михайловским» [2, с. 29].

В брошюре серии «Транспорт» № 5, выпущенной издательством «Знание» в 1980 г., канд. техн. наук Л. Н. Шенников пишет: «Экспедиция Н. Г. Гарина-Михайловского, талантливого инженера, известного потомкам своими художественными произведениями, перед самой первой мировой войной предложила два варианта будущего БАМа... Впоследствии именно эти варианты легли в основу при строительстве автомобильной и железнодорожной линий [3, с. 60]. Говоря об экспедиции Н. Г. Гарина-Михайловского перед самой войной, автор опускает из виду, что он ушел из жизни в 1906 г. И здесь тяга к «открытию» оказывается сильнее достоверных фактов.

Перелистаем страницы его биографии. В 1878 г. после окончания Петербургского института инженеров путей сообщения Н. Г. Гарин-Михайловский работал инженером на строительстве Бендеро-Галацкой железной дороги. Через два года он получил назначение на Поти-Тифлискую железную дорогу. Концессионеры, оценив способности молодого инженера, предложили ему участвовать в подряде. Н. Г. Гарин-Михайловский с возмущением отклонил это предложение. Конфликт с хозяевами стройки вынудил его подать в отставку.

«По специальности и был инженер путей сообщения, но бросил службу, — писал он потом, — за полной неспособностью сидеть между двумя стульями: с одной стороны — интересы государственные, с другой — личные, хозяйские. Казенных же дорог не было».

По-настоящему как инженер обрел себя Николай Георгиевич на строительстве Самаро-Златоустовской железной дороги, послужившей началом Восточного Сибирского пути. Здесь в полной мере проявился его блестящий талант изыскателя и строителя.

Он был любимцем своих коллег. «Деятельность нашего остроумного, талантливого человека и превосходного товарища Николая Георгиевича Михайловского, слышавшего у нас под именем «божественного Ники», — писал инженер Г. М. Будагов, — делали всю внутреннюю жизнь строителей, их работу как-то особенно яркой и приятной».

Его варианты изысканий приносят огромную экономию. «Первая часть моей программы исполнена — я уничтожил бесполезный и бессмысленный тоннель, сделал сокращение до миллиона, — писал он жене. — Теперь дело за второй частью программы — устроить тоннель там, где ему надлежит быть, т. е. на перевале Сулей с сокращением 10 верст длины... Эта задача труднее первой...».

За каждый новый вариант приходилось бороться. Когда начальник работ отказался спримерить участок горной дороги (это предложение судило 1,5 млн. руб. экономии), Николай Георгиевич не стал участвовать в строительстве.

После такого демарша начальник работ принял отвергнутый вариант Н. Г. Михайловского, поспешив назначить его начальником строительства тоннеля и подходов к нему.

Осенью 1890 г. по случаю окончания строительства Самаро-Златоустовской железной дороги и прибытия первого поезда из Уфы в Златоуст Н. Г. Михайловский выступил на торжествах. Закончил он свою речь такими словами: «Мы в начале пути. Нас ждет Сибирь и несметные богатства Дальнего Востока, которые покоятся без движения, а могут быть обращены на счастье людей. Я верю, что придет великий час, когда русская железная дорога выйдет к заветному берегу и кто-то, сняв шапку, громко скажет: «Здравствуй, Тихий, здравствуй, океан!»

Весной 1891 г. Н. Г. Михайловский был назначен начальником изыскательской партии на Западно-Сибирской дороге. Его задача — проверить трассу, проложенную четырьмя годами ранее Н. П. Меженниковым. Он писал, что ему удалось на 160-верстном протяжении Оби найти самое удобное место для мостового перехода, где река была зажата в скалистых берегах, где «Обь, — как говорят крестьяне, — в трубе... Оба берега реки и ложе скалисты здесь. И притом это самое узкое место разлива у Кольвани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки — двенадцать верст, а здесь — четыреста сажен. Изменение первоначального проекта — моя заслуга, и я с удовольствием теперь смотрю, что в постройке намеченная мною линия не изменена».

И снова важные и принципиальные изменения в проекте удалось осуществить лишь после упорной борьбы.



Барельеф Н. Г. Гарина-Михайловского на мосте Ята — Севастополь



Транссибирская магистраль — двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10-ти тысяч километров, технические возможности которой позволяют освоить объемы перевозок грузов до 100 миллионов тонн в год, в том числе международного транзита в контейнерах на уровне 200 тысяч в 20-футовом эквиваленте (ДФЭ) из стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию.

Осуществлено необходимое развитие железнодорожных станций на границе с Монголией, Китаем и КНДР, усилены подходы к морским портам, проводится модернизация контейнерных терминалов для переработки 40-футовых контейнеров. В настоящее время 36 станций Транссибирской магистрали имеют терминалы для выполнения грузовых операций с крупнотоннажными контейнерами, в том числе 13 — с 40-футовыми.

Протяженность железных дорог Российской Федерации

Октябрьская (Санкт-Петербург) —	10143 км.
Калининградская (Калининград) —	640 км.
Московская (Москва) —	9103 км.
Горьковская (Нижний Новгород) —	5355 км.
Северная (Ярославль) —	5956 км.
Северо-Кавказская (Ростов-на-Дону) —	6427 км.
Юго-Восточная (Воронеж) —	4272 км.
Приволжская (Саратов) —	4203 км.
Куйбышевская (Самара) —	4783 км.
Свердловская (Екатеринбург) —	7128 км.
Южно-Уральская (Челябинск) —	4807 км.
Западно-Сибирская (Новосибирск) —	5865 км.
Красноярская (Красноярск) —	3160 км.
Восточно-Сибирская (Иркутск) —	3821 км.
Забайкальская (Чита) —	3408 км.
Дальневосточная (Хабаровск) —	6003 км.
Сахалинская (Южно-Сахалинск) —	957 км.

