



ЛЕГЕНДА ИЛИ БЫЛЬ?*

(ЕЩЕ РАЗ О ПОПЫТКАХ ПРИНИЗИТЬ РОЛЬ Н.Г.ГАРИНА-МИХАЙЛОВСКОГО В СООРУЖЕНИИ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ).

Третий год идет в Новосибирске бурная дискуссия о причастности выдающегося русского писателя и инженера Николая Георгиевича Гарина-Михайловского к рождению города на пересечении Транссиба и Оби. Дискуссия началась в 1988 году с сенсационной публикации в «Молодости

Сибири» (25.06) статьи [«Миф об основателе города»](#) архитектора К.П.Зайцева, решившего развенчать образ Николая Георгиевича как родоначальника нашего города.

Дискуссия вспыхнула с особой силой в 1990 году, и, к сожалению, носила далеко не научный характер. Дело дошло до создания специальной комиссии горсовета под председательством Л.М.Горюшкина, автора исследований по истории города. В октябре прошлого года [комиссия завершила свою работу](#), признав, что Гарин-Михайловский не имел ни малейшего отношения к «Кривошековскому (Новосибирскому) варианту» и внесла в горсовет предложения:

1. переименовать вокзальную площадь и станцию метро, носящие ныне имя Н.Г.Гарина-Михайловского;
2. отменить прежнее решение горисполкома об установлении памятника Гарину-Михайловскому перед Главным вокзалом.

Первоначально среди членов этой комиссии были одни гуманитарии, архитекторы и общественные деятели, что вызвало сомнения в ее компетентности. Поэтому позднее в состав комиссии включили доцента Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта В.С.Кириленко. Он вошел как единомышленник основного состава комиссии, самонадеянно выступивший с большой статьей в «Вечернем Новосибирске» (14-15.05.90 г.) [«Так кого же считать основателем города?»](#) от имени исследователей всего НИИЖТа, на что, кстати, не имел никакого права.

Мы не можем согласиться с выводами комиссии горсовета, несмотря на заявления о том, что они основаны на архивных данных. Как можно понять из вышеуказанных статей, их авторы знакомились с документами: Центрального Государственного архива СССР (г. Ленинград), областных архивов Томска, Самары, Новосибирска. Однако, наш анализ тех же документов, ксерокопиями которых мы располагаем, показал, что цитаты из них приведены явно не полными, отличаются претензионностью и не отражают, а местами и искажают подлинную суть дела.

Деятельность комиссии проходила по железным законам псевдодемократии. На заключительном заседании комиссии сомнительные выводы были приняты девятнадцатью голосами против одного. Опираясь на выводы комиссии, газета «Вечерний Новосибирск» (13.10.1990 г.) сочла дискуссию законченной: [«А мы ставим точку»](#), – так решительно озаглавил свое заключение корреспондент В.Кузменкин. Позволительно задать вопрос – кто это «мы»? Далеко не все специалисты выслушаны, далеко не все документы подняты... Ведь речь идет о расправе

1

2

над добрым именем великого сына России методом поднятия рук на заседании узкой комиссии, неправомочность которой очевидна.

Культура дискуссии

Известно, что чем менее убедительны доводы спорящих сторон, тем чаще, грубее и эмоциональней выпады. Неприятие роли Гарина-Михайловского в рождении Новосибирска перерастает в личную неприязнь, к отрицанию его инженерных достоинств. К.П.Зайцев пишет о «плохой работе», когда он руководил строительством сложнейшего горного участка железной дороги Уфа – Златоуст. Напротив, это был взлет инженерного творчества Гарина-Михайловского, особенно при поисках лучших вариантов в ходе строительства.

В статье [«Легенда об "отце города"»](#) («Западносибирский железнодорожник», 29.03 – 05.04.1990 г.) К.П.Зайцев, основываясь на архивных доносах противников Николая Георгиевича, заявляет, что тот прибыл «в качестве одного из инженеров-изыскателей». Своими изысканиями на небольшом отрезке линии «затянул строительство на два с лишним года», «варианты на одно и то же место вызывали недоумение», и т.д. Надо же знать элементарное: в изыскательской практике возможны десятки вариантов «на одно и то же место», и что обилие конкурентных вариантов свидетельствует не о скудности таланта, а о высоком профессионализме... А как, интересно, удалось «одному из инженеров-изыскателей» задержать на годы строительство участка? По свидетельству современников, «изыскания шли очень успешно», удалось Николаю Георгиевичу «совершенно уничтожить тоннель, сократить линию, выбросить все подпорные стенки и сделать экономию до 800 тыс. руб.» (ИРЛИ, ф.69, е.х.1). Кстати, на строительстве участка Уфа – Златоуст ему пришлось впервые вступить в борьбу со своим однофамильцем и антиподом К.Я.Михайловским, уж очень полюбившимся комиссии горсовета. Современники называли его Михайловским-1, а Николая Георгиевича – Михайловским-2.

Еще раз судьба столкнула их на Обском переходе. Николай Георгиевич обвинялся в халтурности изысканий перехода через Обь, в присвоении чужих заслуг и т.д. Но нельзя же так легко отбрасывать многочисленные свидетельства поклонников искрометного инженерного таланта Гарина-Михайловского!..

Доводы противников

Основные доводы не в пользу приоритета Н.Г.Гарина-Михайловского, как «отца города», хорошо сформулированы в решении комиссии горсовета.

Они таковы:

1. Кривошековский вариант мостового перехода через Обь, как самый предпочтительный, был известен задолго до проведения железнодорожных

изысканий 1891 года. Он намечен и изучен раньше военными топографами, а железнодорожники сделали лишь «проверку» варианта. Поэтому сам по себе выбор варианта не связан с основанием Новосибирска. Строительство моста через Обь официально началось 12 мая 1893 года, отсюда и следует отсчитывать вековой юбилей города.

2. В начале 1891 года правительство России решило провести изыскания трассы Транссиба от Челябинска до Ачинска. Начальником работ и председателем комиссии по изысканиям Запсиба был назначен инженер К.Я.Михайловский-1. Он создал Обскую партию под руководством В.И.Роецкого, но, «в связи с недостатком средств» включил ее на правах самостоятельного (?) отряда в пятую партию Михайловского-2. Поэтому прямое отношение к окончательному выбору мостового перехода в районе будущего Новосибирска имеют только Михайловский-1 и Викентий Игнатьевич Роецкий.
3. С 19.06.1891 года основной состав партии во главе Михайловским-2 отправился на изыскания на восток, а отряд Роецкого – в Кривошеково. Вплоть до конца августа у Николая Георгиевича никаких контактов с Роецким не было, в то время как К.Я.Михайловский-1 и Л.И.Березин (подрядчик) прибыли в Кривошеково. Роецкий ознакомил их со своими обоснованиями мостового перехода, и Михайловский-1 принял решение строить мост. А Михайловский-2 лишь поддержал его решение в записке к проекту от 11.11.1891 г. (кстати, подрядчика Березина звали не Л.И. а В.И.; комиссии, включающей историков, следовало бы быть аккуратнее).
4. Н.Г.Гарин-Михайловский ни в статьях, ни в официальных документах никогда не заявлял о своем исключительном авторстве на «Кривошековский вариант» пересечения Оби. Он не был в Кривошеково в 1891 году и появился там лишь в 1898 году – проездом, в качестве пассажира.
5. К.Я.Михайловский представил в Министерство путей сообщения «Кривошековский вариант» (в составе своего проекта) рапортом от 20.02.1892 г. Имел прямое отношение к организации строительства моста и к сдаче его в эксплуатацию в марте 1898 года.

Из всего сказанного следует, что «отцом Новосибирска» надо считать в первую очередь выдающегося инженера Константина Яковлевича Михайловского, под общим руководством которого окончательно закреплено место перехода Оби, намеченное ранее военными топографами. А затем построен и принят мост – колыбель нынешнего Сибирского гиганта.



Продолжение • 1.06.1991. N 55. С.3

Суждение о приоритете военных топографов в выборе мостовых переходов железнодорожной трассы основано только на том, что якобы топографы эти места отметили синим (Колывань) и красным (Кривошеково) цветами, а красный цвет, мол, показатель оптимальности... Это суждение несостоятельно по трем причинам:

1. Цветные отметки мало о чем говорят. Откуда комиссии известно, что они сделаны военными топографами? Только потому, что карты издания Военного Топографического Отдела Главного Штаба? Мы изучали эти планшеты в

Историческом архиве СССР. На картах до 1890 года, кстати говоря, даже нет самого села Кривошекова. Судя по «Пояснительной Записке» Н.Г.Гарина-Михайловского, поданной Председателю комиссии МПС по Западно-Сибирским изысканиям (ЦГИА СССР, ф.268, д.334), сам Гарин-Михайловский отметил на этой карте синим пунктиром вариант инженера Меженинова, а красная отметина примерно соответствует варианту Южного обхода Томска, которой руководствовался Михайловский-2.

Полезно привести подробную выписку из Инструкции начальнику изыскательских партий (К.Я.Михайловскому-1), утвержденную Министром П.С. 30 июня 1891 года (ЦГИА СССР, ф.265, оп.2, д.642, стр.92-101):

«На обязанность начальника изысканий возлагается производство в течение 1891-92 гг. технических изысканий и составление общего проекта железной дороги от города Челябинска до соединения с исследованной уже линией от г. Томска до г. Иркутска и ветвей от главной линии до г. Томска и к р.р. Тоболу, Ишиму, Иртышу, Оби и Томи».

Задание начальнику пятой партии Н.Михайловскому-2:

«По переходе р. Иртыш линия должна направиться вдоль р. Оми в пределы Каинского округа Томской губернии – на г. Каинск. Далее от сего последнего города должно быть сделано два варианта: первый – непосредственно на г. Томск, а второй – в обход сего города. В сем последнем случае от Каинска линию следует направить, придерживаясь почтового тракта, на г. Кольвань, переходя р. Обь, или вблизи этого города, или между сим последним и станциею «Дубровино» в удобном для устройства пристани месте (Примечание – как видим, о Кривошекове в официальном документе не сказано ни слова). Затем линия должна пересечь водораздел между р.р. Обь и Томь и, пройдя последнюю в расстоянии около 80 верст южнее г. Томска, окончиться близ станции «Беркульской» Средне-Сиб. ж.д., между гг. Томском и Мариинском.

Если г. Томск останется в стороне, то к нему должна быть проектирована ветвь. Ветви к р.р. Тоболу, Ишиму, Иртышу, Оби и Томи должны быть проектированы от ближайших к этим рекам станций или остановочных пунктов».

Это то самое техническое задание, которое рекомендовал поискать К.П.Зайцев еще в 1988 году, начав свою дискуссию: ф.265, оп.2, д.642 – «Об изысканиях Зап.-Сиб. ж.д.».

2. Выбор вариантов железнодорожных пересечений рек зависит большей частью не от местных гидрологических и геофизических факторов, а от выбора основных направлений магистралей, что, разумеется, не входило в задачу военных топографов и было вне их компетенции.

3. Задачей военных топографов, как профессионалов, был поиск условно благоприятных мест для организации воинских переправ любыми способами (см. Записку бывшего главного эксперта МПС Р.В.Ботвина «К 100-летию Новосибирска – 1993 г.»).

Топографы привязывались к действующему с 1785 г. Московско-Сибирскому гужевому тракту Омск – Каинск – Кольвань – Томск, одновременно изучая другие места возможных воинских переправ. Но это все не железнодорожные изыскания.

К.П.Зайцев пишет, что «некие изыскатели появились на берегах Оби в 1887 году на Кривошековском створе, мерили глубину реки и т.д.» Но речь тогда могла идти только о военных или геологах, т.к. решения о железнодорожных изысканиях еще попросту не было. Зайцев уверяет читателей, что пошла молва, поползли слухи – «в Кривошекове пройдет железная дорога». Именно поэтому и начал заселяться правый берег. Едва ли молва и слухи могут быть здесь серьезными аргументами. На правом берегу р. Оби появился выселок в начале 70-х годов прошлого века, когда еще даже не было принято официального решения о строительстве Сибирской железной дороги. В Томском

Государственном архиве имеется записка податного инспектора, в которой сказано: «...Напротив с. Кривошековского около 20 лет назад образовался поселок «Гусевка», который в 1893 г. состоял из 28 дворов» (Л.М.Горюшкин «Новосибирск в историческом прошлом», стр.34).

Нельзя считать аргументами и устройство причалов и складов Обского пароходства, разработку карьеров и гужевых подъездов к ним, т.к. место благоприятствовало добыче крупно-обломочных строительных грунтов со сплавом вниз по реке к ее любому створу.

По К.П.Зайцеву, в 1887-1888 гг. уже определились варианты Н.П.Меженинова (вдоль Московско-Сибирского тракта) и «правительственный» (?) К.Я.Михайловского-1 (обход Каинска, Кольвани и Томска с переходом Оби у Кривошекова). В декабре 1890 г. «вариант К.Я.Михайловского» был выбран окончательно. Цитируем К.П.Зайцева: «Дальнейшая проработка направления магистрали на малых отрезках пути была поручена Министерству путей сообщения. В течение 1891 г. решались частные технические вопросы о принятии железных (?) мостов на каменных опорах, применение уменьшенной ширины балластного полотна (?)...»

Не касаясь своеобразной терминологии автора, ограничимся лишь замечанием: так железнодорожные изыскания никогда не выполнялись и не выполняются. Такая трактовка событий на уровне «молвы и слухов» слишком вольна и, как мы ниже увидим, документально не подтверждается. Наоборот, начальник изысканий К.Я.Михайловский-1 был активным противником обхода г. Томска. Предоставляем слово документам...

Из письма представителя Министерства Финансов в Комиссии для производства изысканий направления Зап.-Сиб. железной дороги Н.А.Андрющенко из Томска С.Ю.Витте от 4 октября 1891 г.: «...Представляю донесение мое за № 5 относительно направления магистральной линии непосредственно на Томск. Коснувшись взглядом томичей по поводу направления магистральной линии, я считаю не лишним доложить о впечатлении, вынесенном мной из разговоров с гг. инженерами... По вопросу о способе сооружения железной дороги среди господ инженеров существует раскол: одни, во главе с К.Я.Михайловским, стоят за подрядный способ – это преимущественно поклонники его; другие, усомнившиеся в дешевизне постройки Златоустовской железной дороги, и антагонисты по прежним работам К.Я.Михайловского – за хозяйственный. Ярым представителем этих последних признается Н.Г.Михайловский-2, человек, по общим отзывам, честнейших правил, энергичный и способный, работавший на Самаро-Златоустовской железной дороге и сделавший там сбережение для казны до 800 тыс. рублей, уничтожением излишне проектируемого тоннеля (примечание – руководил строительством Самаро-Златоустовской железной дороги К.Я.Михайловский).

Другую злобу в этом вопросе составляет сооружение мостов... Уже возникло недоразумение на участке Н.Г.Михайловского-2, при переходе им р. Оби у с. Кривошеково... Дело в том, что К.Я.Михайловский-1 приехал осматривать работы в обществе известного подрядчика – строителя мостов г. Березина, сопровождавшего его по всей линии, что не могло не произвести среди инженеров некоторой сенсации, усилившейся еще вследствие того, что, одобрив переход р. Оби у Кривошекова, К.Я.Михайловский вдруг, уже из Томска, сделал распоряжение о переходе реки у Дубровиной, где, вследствие особенно сильного разлива, мост и дамбы должны считаться верстами. В этом распоряжении было усмотрено влияние г. Березина на К.Я.Михайловского-1. Все это, в связи со многими недоразумениями, побудило Н.Г.Михайловского-2 подать рапорт, копия с которого – по одной версии – уже отправлена, а по другой – будет отправлена г. Министру П.С. Впрочем существует такое предположение, что дело уладится».

Как видно из этого документа, хранящегося в ЦГИА СССР, ф.268, оп.3, д.334, ч.1, акценты расставляются очень определенно. А вот еще и свидетельство

Н.А. Андрущенко, отправленное между 1 и 5 октября 1891 г. в Департамент Жел. Дор. Дел: «... до предоставления подробных сведений об изысканиях между гг. Курганом и Томском, имею честь сообщить таковые в настоящем донесении лишь по вопросу о направлении магистральной линии непосредственно на Томск вместо предлагаемой ветви; вопросу, возбуждающему здесь общественное мнение и вызвавшему уже ходатайства представителей города. В этом вопросе принимают также живое участие местный губернатор и Амурский Генерал Барон Корф, который уже выехал в Петербург для личных объяснений по сему предмету. По сведениям, полученным мною от инженера Роецкого, оставшегося (начальника шестой партии Н.Г. Михайловского-2 я уже не застал) в Кольвани для съемки бассейна р. Оби, изыскания для линии жел. дороги, по пересечении р. Оби у села Кривошекова, произведены у поселений Каменское, Секурское, Балтанское, Чебулинское, Ташариновское, Тальское, Балахнинское и Почитанское, где она и соединяется близ ст. «Беркульской» с Ср.-Сиб. жел. дорогой между гг. Томском и Мариинском. От Балахнинского проектирована ветвь к г. Томску, длина которой составляет до 65 верст. Намеченный изысканиями путь, по мнению инженера Роецкого, удовлетворяет всем техническим требованиям сооружения: переход р. Обь у села Кривошекова и р. Томь у с. Тутальского на всем пространстве этих рек лучший».

Из сказанного выше можно сделать вывод: К.Я. Михайловский-1 не был не только автором Кривошековского варианта, но даже и его сторонником.

Роль Михайловского-2

Имел ли инженер Михайловский-2 отношение к Кривошековскому створу? Ответить на этот вопрос можно только положительно, но чтобы сомнения исчезли окончательно, вновь обратимся к документам...

1. Из сообщения Министра путей сообщения А.Я. Гюббенета «о сроке и порядке сооружения Сибирской железной дороги и размере кредитов, потребных для ее осуществления» (в технический отдел Временного Управления Казенных железных дорог), «Изыскания на Западно-Сибирском участке от Челябинска до р. Оби определены были лишь приблизительно, на основании тех легких рекогносцировок, которые были произведены Комиссией в 1885 г. и общих сведений и соображений, доставленных Министерству П.С. экспедицией в 1887-1888 гг.»

Партия изыскателей, руководимая Николаем Георгиевичем, вышла на трассу, не имея точных карт. Это подтверждается многими документами. В июне 1891 г. Михайловский-2 совершенно твердо уяснил себе принципы положения трассы и приступил к точно определенным действиям.

2. Из пояснительной записки Н.Г. Гарина-Михайловского-2 от 11.11.1891 г., стр.152-153: «В инструкции, полученной мною, предполагалось сделать изыскания от ст. Овчинниково на Кольвань до соединения у ст. Почитанки с линией инженера Меженинова. Сверх того требовалось провести ветку на Томск по инструкции до 80 верст, а всего 470 верст... Спорной остается линия Овчинниково – Кривошеково, вызванная следующими соображениями: более короткая линия Секты – Кривошеково (на 2 версты) проходит значительными земляными работами. Это вынудило поискать более удобную линию, что и достигнуто линией Овчинниково – Кривошеково, которая длиннее всего на 2 версты. Но проходит в местности с значительно меньшими работами. Несомненно, что не я, так другой должен был бы исследовать это направление...»

О Николае Георгиевиче, как личности незаурядной, написано много, и его современниками, и советскими исследователями. Напрасно сетует К.Н. Зайцев, что коллеги-инженеры «не оставили воспоминаний» о нем. Это не так. Николай Георгиевич «чувствовал себя работником, нужным миру», и его друзья-единомышленники, такие же беззаветные и бескорыстные труженики, как он сам, Евгений Подруцкий, Николай Тихомиров, Григорий Будагов – свидетельствуют об

искрометном инженерном таланте «божественного Ники», его умении «делать всю внутреннюю жизнь строителей и их деятельность как-то особенно красочной и приятной». О большом практическом опыте изыскателя и строителя железных дорог, обладающего комплексными знаниями и способностью плодотворно трудиться, осваивать и внедрять все прогрессивное для пользы Родины.

Итак, несомненно и документально подтверждена прямая причастность великого русского писателя и инженера к проложению трассы Кривошеково – Тайга – Мариинск с переходом реки I класса и с веткой на Томск. Авторство этого варианта, породившего огромный Новосибирск, Николай Георгиевич не передавал никому, тем более Михайловскому-1.

Выпады большинства непрофессионалов, не согласных с этим давно установленным историческим фактом, сенсационны, но бездоказательны. Ситуация напоминает недавно, к счастью заглохшую дискуссию, поднятую честолюбивыми непрофессионалами по поводу якобы ненужности строительства Байкало-Амурской магистрали, и другие подобные сенсации...

В очень древние времена одним из семи чудес света считался великолепный храм Артемиды Эфесской. И нашелся честолюбец Герострат, сжегший чудо-храм, дабы добиться славы любой ценой. Удары по великому и святому соблазнительны и для современных геростратов.

А. ДЮНИН, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, профессор, доктор технических наук.

Н. АКУЛИНИН, почетный железнодорожник, заслуженный работник транспорта РСФСР, директор музея истории Западно-Сибирской железной дороги.

С. СЕМЕНОВА, старший научный сотрудник музея истории Западно-Сибирской железной дороги.