

ISSN 2411-7609

DOI: 10.17117/na.2018.04.02

<http://ucom.ru/doc/na.2018.04.02.pdf>

Научный альманах

2018 · N 4-2(42)

Science Almanac

ISSN 2411-7609



9 772411 760903



<http://ucom.ru/na>



DOI: 10.17117/na.2018.04.02.187

<http://ucom.ru/doc/na.2018.04.02.187.pdf>

Поступила (Received): 04.04.2018

Канн С.К. Сибирью связанные заблуждения: инженер К.Я. Михайловский

Kann S.K.

Related to Siberia misconceptions: Engineer K.Ya. Mikhailovsky

Начальная история Новосибирска (1891-1893), связанная со строительством Транссибирской железнодорожной магистрали, окутана большим количеством мифов и недоразумений. Данное сообщение ставит задачу прояснить ряд заблуждений, сложившихся вокруг фигуры одного из её главных действующих лиц – инженера К.Я. Михайловского. Вместе с тем, в материале представлены некоторые ранее неизвестные детали основания Новосибирска

Ключевые слова: Сибирская железная дорога, Транссиб, история, основание Новосибирска, Михайловский К.Я., Гарин-Михайловский Н.Г., Куломзин А.Н.

Канн Сергей Константинович

Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник
Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирского отделения РАН
г. Новосибирск, ул. Восход, 15

The early history of Novosibirsk (1891-1893), connected with the construction of the Trans-Siberian Railway, is shrouded in a large number of myths and misunderstandings. The report aims to clarify some misconceptions around the figure of one of its main actors – engineer K. Mikhailovsky. At the same time, the material presents a few previously unknown details of the foundation of Novosibirsk

Key words: Siberian Railroad, Transsib, history, foundation of Novosibirsk, Mikhailovsky K.Ya., Garin-Mikhailovsky N.G., Kulomzin A.N.

Kann Sergey Konstantinovich

Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher
State public scientific technological library of the Siberian branch of the RAS
Novosibirsk, Voskhod st., 15

Продолжая необъятную тему новосибирской краеведческой мифологии, обратимся к фигуре одного из двух инженеров Михайловских. Теперь они уже навсегда включены в пантеон «отцов-основателей» Новосибирска, правда, до сих пор ещё никто в явном виде не сформулировал за что. Впрочем, и суть борьбы двух незаурядных личностей между собой также продолжает оставаться загадкой для подавляющего большинства новосибирцев. Но пока не упала с глаз волнующая пелена таинственности, в городе оборудовали Михайловскую набережную и, видимо, скоро наступит время новых памятников.

Посмотрим в словарь. Памятник – это «всё, что сделано для облегчения памяти», чтобы «помянуть дело», «не забыть чего-либо» (Вл. Даль). И что же? Всё ли мы помним, всё ли знаем о делах прошлого? Или, быть может, наша память, «сознание о былом», однобока? Украсить историю цветистыми фразами и не

сделать из неё разумных выводов – этот ли урок она нам преподносит? На обмане и недомолвках настоящую любовь к родному краю не построить, когда-нибудь всё равно придётся докапываться до правды.

Слишком рано и ошибочно списали со счетов Николая Михайловского-2 (Гарина), поспешно заявили, что он «никогда не ходил по берегам Оби в районе Кривощёково» [3]. Далеки от истины и героизация строителя Западно-Сибирской дороги Константина Михайловского-1, и попытки представить его ангелом. Суровый и немногословный, он первым протестовал бы против таких потуг. Слава К.Я. Михайловского была особого рода. О нём всегда похвально отзывались высшие должностные лица, но его непосредственные подчинённые за глаза могли давать нелицеприятные характеристики. Те, кто опять взялся за возведение новых мифических новостроек хорошо об этом знают.

Ещё в 1966 году увидели свет личные письма Н.Г. Михайловского к жене, донныне хранящиеся в рукописном отделе Пушкинского дома (их опубликовала И.М. Юдина) [11]. В письме, датированном 8.02.1892 г., инженер писал: «О моём столкновении в Министерстве все говорят и ждут с нетерпением пальбы. Говорят и в литературных кружках (на днях у Станюковича большой обед после выхода журнала, где я ввожусь в семью литераторов). И везде то же: Михайловский 1 – вор. Михайловский 2 – честный. Что победит: воровство или честность? На такой почве не стыдно с треском и провалиться – это будет не провал, а победа. Я уйду известный и с программой, и древко моего знамени К.Я. будет носить на своей физиономии (в переносном смысле, конечно, – не пойми, что я об него руки хочу марать). С этих пор наши фамилии будут неразлучны. С этих пор замалчивать меня не придётся больше» [11, с. 147].

Письма к жене носили частный характер, поэтому излишняя резкость выражений вполне извинительна. Нужно сделать скидку и на эмоциональный подъём Н.Г. Михайловского, вызванный тем, что он только что провёл в Царском Селе свой 40-летний юбилей. Ему подарили серебряную ручку и золотое перо, которым и было написано столь страстное письмо. Тем не менее, за прошедшие полвека со времени публикации вышеприведённого письма никто не опроверг Гарина-Михайловского по существу сказанного. Критики его биографии, следуя шаблону «сам дурак», истратили море чернил и других расходных материалов для дискредитации жизненного пути инженера и писателя, но не опровергли ни одного его утверждения.

Борьба Гарина-Михайловского с чиновниками Временного управления казённых железных дорог (ВУКЖД), которых он называл «старой школой» и к которым относил своего начальника, была следствием неспособности принять ложь как должное и нежелания играть по навязанным аморальным правилам. С несколькими сочувствующими ему инженерами Михайловский-2 подозревал чиновников и бывших концессионеров «старой школы» в лицемерии, тайном сговоре с подрядчиками и злоупотреблении средствами казны. Предубеждение основывалось не только на широко распространённых слухах, будораживших общественное мнение, но и на личном опыте Михайловского-2 по постройке железной дороги Самара-Златоуст.

О салонных пересудах знати известна запись в дневнике А.В. Богданович от 29.10.1889 г., где она яркими красками описала строительные порядки, царившие в МПС: «Железная дорога построена плохо, упёрлась в Златоуст. Остановили постройку – дорого стоит. Ничего не возит, а везут всё около железной дороги гужом. Уфа не выросла до города настоящего, Оренбург же дорога убила. Вообще всё там делается ненормально и дико. Много таких диких дорог на совети покойного Министерства путей сообщения с Саловым и Посьетом во главе» [1, с. 119]. Обратим внимание, что генеральша пишет о работах, выполненных под непосредственным начальством Михайловского-1. В связи с подобными разговорами, которые накануне постройки Сибирской железной дороги становились всё громче, ведомство путей сообщения всё чаще обвиняли в «снисходительном отношении» и «панибратстве» с подрядчиками.

МПС отбивалось, как могло, на страницах профессиональной печати. Некто под псевдонимом «XIII», писал об итогах работ на Самаро-Уфимской ж. д., как о «первом звене великого Сибирского железнодорожного пути», следующее: «мы считаем своим долгом засвидетельствовать, что по общим отзывам компетентных специалистов, дорога может считаться построенной весьма солидно и тщательно, что все работы и сооружения Самаро-Уфимской железной дороги по степени своей законченности, по целесообразности проектов и по высокому качеству исполнения без неуместной роскоши указывают на особую заботливость и знание дела лиц, заведывавших работами под ближайшим руководством начальника работ, известного нашего инженера К.Я. Михайловского и помощника его инженера В.Н. Жукова» [15, с. 12-13]. У многих лиц, действительно «компетентных», такие статьи вызывали усмешку.

Большинство обвинений, публично брошенных Михайловским-2 в лицо своему начальнику, формально носило технический характер и касалось *удешевления* постройки, но, по сути, находилось в сфере морали. Лояльные инженеры, считавшие К.Я. Михайловского ловким строителем, закрывали глаза на манипуляции с расценками и техническими условиями, соглашались на создание «запаса прочности» и продвижение более сложных решений взамен утаиваемых дешёвых и простых. Впоследствии, после принятия завышенной расценки можно было достигнуть «экономии» по исполнительной ведомости. Гарин-Михайловский видел в этом не только инженерную непорядочность, но и прямую «коррупционную составляющую», ведущую к «откатам» и дележу «сэкономленных» средств казны с подрядчиками.

Однако наверху, в министерстве, К.Я. Михайловский всегда числился на хорошем счету, возвращая в казну немалые сбережения. В воспоминаниях А.Н. Куломзина, управлявшего делами Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД), о нём говорится как о «достоинейшем человеке большой энергии» и «замечательном умелом организаторе» [7, с. 413]. Несомненно, что в рукописи мемуаров, неопубликованных при жизни, а увидевших свет только сейчас, Куломзин стремился снять с Михайловского неоднократные обвинения в корыстолюбии. Некоторые детали биографии Михайловского, раскрытые в воспоминаниях, в большой степени объясняют его «прижимистость». По словам Куломзина, Константин Михайловский когда-то «состоял подрядчиком при разных земляных

сооружениях, но разорился на работах по одному из каналов Мариинской системы». И вот, продолжает Куломзин, поступив на казённую службу, бывший подрядчик «заслужил репутацию честного строителя» [7, с. 413]. Весьма странные ассоциации мемуариста, связывающие стародавнюю историю банкротства Михайловского с возникновением у него «честной репутации», лишь усиливают сомнения в объективности взгляда.

Затем автор мемуаров ещё не раз возвращается к характеристике К.Я. Михайловского, объясняя это тем, что тот «оказал серьёзные услуги комитету Сибирской дороги» [7, с. 413]. Летом 1896 г. в Челябинске, по возвращении из Сибири, Куломзин завтракал в семействе Михайловского. «Всё заведённое им на дороге, – пишет он, – порядки, та дисциплина, которая на ней царствовала, побудили меня искренно приветствовать этого в высокой степени честного, достойного деятеля и высказать ему то уважение, которым я был проникнут» [7, с. 651]. Второй раз, и опять про «честность» – не может не настораживать вдумчивого читателя. Ну и, наконец, Куломзин суммирует свои впечатления: «Для меня, – пишет он, – работа Михайловского была великим нравственным удовлетворением» [7, с. 798].

Завершая лестную оценку К.Я. Михайловского, Куломзин пишет, что «лихорадочная деятельность» на Сибирской дороге глубоко расстроила его здоровье, «погубила его светлую голову» и его «постигли несчастья – смерть любимого сына, болезнь, как последствие переутомления». В итоге инженер повторил судьбу многих строителей Сибирской дороги, которые «постепенно сходили в могилу вследствие тех или иных болезней, приобретённых от усиленных трудов и лишений во время строительных работ» [7, с. 798].

Попробуем разобраться в причинах так откровенно выраженных чувств мемуариста к одному из главных строителей Транссиба. «С большим умением, – пишет Куломзин, – Михайловский воспользовался господствовавшим на протяжении всей Западносибирской линии неурожаем и привлёк к строительству целые толпы местных жителей. Дошло до того, что бабы в своих подолах относили на насыпи землю, извлекаемую из рядом лежащих выемок» [7, с. 413]. Оставим в стороне моральную оценку умения Михайловского использовать крестьянскую нужду для организации таких работ, при которых голодные «бабы в подолах» носят землю. Однако Куломзин, видимо, забыл, что правительство *принудительно* вменило строителю привлекать местных рабочих. При подрядном способе работ контрагенты обязывались до 80% всей рабочей силы нанимать из голодающих губерний. Хозяйственные работы сдавались местным артелям на принципах сдельщины по расценкам, не превышавшим единичные цены, принятые в основание проекта.

Главное соображение Куломзина это то, что дорогу выстроили быстро и с экономией в миллион рублей против сметы. «Михайловский, – пишет он, – постоянно был на линии, внушил к себе такое доверие и уважение, что каждый инженер ощущал перед ним опасительный страх показаться неумелым или недостаточно энергичным» [7, с. 413]. Трудно сказать, о какой неумелости господ инженеров идёт речь, но страх, как видно, признаётся полезным, когда он

направлен на благо казны. А вот к образу Михайловского слова мемуариста добавляют важную характеристику – это служака, усердный и опытный.

Правда, иногда, чтобы угодить начальству, «служаки» идут на подлог. Есть такой эпизод и у Куломзина, но упоминается о нём как бы мимоходом и без надлежащей оценки. На 30-м заседании КСЖД в декабре 1897 г. в личном присутствии Николая II самому автору воспоминаний пришлось намеренно заострить тему слабой провозоспособности магистрали, без усиления которой дорога становилась «игрушечной» и непригодной к передвижению тяжёлых воинских поездов. Была создана комиссия во главе с Михайловским – для выяснения списка переделок. «При этом, – пишет Куломзин, – я вновь коснулся вопроса о необходимости рассмотрения вопроса о выпрямлении уклонов, но Михайловский удостоверил, что "на всём протяжении дороги поезда проходят в составе 30 вагонов", что, однако, потом оказалось неверным. Куропаткин признал вполне достаточным такой состав воинских поездов, и, таким образом, *вопрос этот был вновь устранён* [курсив мой. – С. К.]» [7, с. 734-737]. Что это, как не сознательный подлог. Хорошо и Куломзин, который упоминает о «проступке» Михайловского только для того, чтобы снять с себя всю ответственность за следующие неудачи русской армии в Манчжурии.

Наряду с этим, вновь засвечен талант Михайловского экономить ресурсы. По словам Куломзина, комиссия Михайловского по смете необходимых переделок нашла сбережений на три с лишним миллиона рублей [7, с. 737]. В конце 1898 г. в связи с завершением постройки отдельных участков и составлением отчётов новое отрадное явление – у Михайловского вновь существенные излишки. По Запсибу они составили 1 253 669 руб. или 2,65% от утверждённой стоимости, а по Екатеринбургско-Челябинской ветке – 272 618 руб. или 4,21% от всей суммы. «Пример, увы, единственный!» – восклицает Куломзин [7, с. 773].

В смысле экономии К.Я. Михайловский любил красивые жесты. Так, по итогам западносибирских изысканий 1891 г. в казначейство вернулся «свободный остаток» от 140-тысячного кредита в сумме 5 (пять) копеек [8, т. 5, л. 78]. Но случай Михайловского, несмотря на эмоции Куломзина, к «примерам» отнести крайне трудно – это, скорее, исключение, чем правило. Когда Константин Яковлевич «экономил», другие тратили «налево и направо». Уже в 1897 г. в финансовой отчётности Сибирской дороги стали возникать «дыры» в самых неожиданных местах. Да такие, что вопрос о перерасходах поставили в повестку 30-го заседания КСЖД 10.12.1897 г.

К этому времени в ответ на ходатайство министра М.И. Хилкова о новых кредитах на покрытие старых долгов, достигающих 16,6 млн руб., Куломзин представил справку, из которой явствовало, что долги накапливались с самого начала работ. Финансовые предположения, намеченные ещё в 1892 г. в особом совещании Сольского, были превышены на 24% – и это только по тем ведомостям, которые были утверждены в КСЖД. Обсуждение дела вызвало бурные прения у участников заседания. Против «неправильной организации счетоводства» в ведомстве МПС рьяно высказывался министр финансов С.Ю. Витте. По его мнению, способ «внезапного заявления больших перерасходов» не позволял правильно вести финансовое хозяйство. Звучали обвинения и в адрес Госконтроля,

который, дескать, исполнял свои обязанности чисто формально и неверно учитывал хозяйственные работы на местах.

В декабре 1899 г. КСЖД принял решение об учреждении ревизионной комиссии, естественно, под председательством самого «честного», а точнее сказать, *поднаторелого* К.Я. Михайловского. Через год его комиссия представила расчёты, согласно которым общий перерасход кредитов определялся суммой 28,3 млн руб. При этом было сказано, что если стоимость Запсиба утверждалась на основе окончательных изысканий, то остальные участки – лишь предварительных. Из этого следовало, что кроме удобных степных условий постройки у строителя Михайловского был ещё один козырь для аккумуляции сбережений – знание ситуации и утверждённая расценка. Воспоминания свидетельствуют, что поднаторелому Михайловскому пришлось отдуваться за всё путейское ведомство. При разборе заключений ревизионной комиссии «фактическую сторону дела выяснил Михайловский, – пишет Куломзин, – вполне опровергнув язвительные намёки контроля, говорю намёки, – добавляет он, – потому, что доказательств не было приведено никаких» [7, с. 796]. Из приводимого отрывка видно, что претензии были не только у «практика» Гарина-Михайловского, но и у Госконтроля.

Теперь о симпатиях Куломзина к инженеру Михайловскому-1. Главное здесь то, что Константин Яковлевич отверг все наветы, отбил все обвинения и снял все подозрения – и с ведомства, и с управляющего делами. Из мемуаров даже не вполне ясно, чья это заслуга – самого Михайловского, Куломзина или императора. «Не уговори я государя на этот решительный шаг [*обсуждение вопроса в совещании*. – С. К.], – пишет Куломзин, – намёки, наветы на всю совокупность строительных работ продолжались бы, остались бы непровергнутыми и дали бы пищу бесконечным сплетням и измышлениям» [7, с. 798].

«Совещание пришло к заключению, – закругляет Куломзин, – что при сооружении дороги систематических злоупотреблений не было и что, в сущности, она выстроена дёшево, а главное, прочно и скоро, и, таким образом, предугадание государя в начале его царствования было действительно выполнено настолько, насколько это позволяли неблагоприятные условия сооружения линии, причём для оценки общей, достойной уважения деятельности строителей, замеченные отдельные промахи и ошибки, неизбежные во всяком трудном деле, не могут, по-видимому, иметь значения. При этом Сольский выразился, что сооружение дороги в столь изумительно короткий срок, без ущерба для качества линии, составляет крупную заслугу русских инженеров, с чем согласилось и все совещание» [7, с. 797].

Дешевизна и прочность постройки магистрали – отдельная тема, и её мы не будем касаться за недостатком места. Стоит обратить только внимание на то, что несмотря на «изумительные» успехи, Комитет Сибирской дороги указал на необходимость разработки мер по совершенствованию железнодорожного строительства, особенно в тех случаях, когда оно велось без тщательных изысканий и расценочных ведомостей. Кроме того, он же высказал пожелание упростить порядок составления строительных отчётов. Подготовку проекта правил, нивелирующих «отдельные недостатки», Куломзин, конечно же, поручил

К.Я. Михайловскому, но тот или не мог, или не горел желанием выполнить поручение. «Как я ни торопил Михайловского представлением проекта правил железнодорожного строительства, – пишет управляющий, – но за массой дел он не мог окончательно их обдумать. Материалы были все подобраны членом комиссии от канцелярии Сибирского комитета Никитиным, но дело не двигалось. Потом Михайловского постигли несчастья..» [7, с. 798]. На нет и суда нет, на этом все и успокоились.

А теперь – немного удивительных подробностей о практике и технологии К.Я. Михайловского по созданию сбережений при постройке железных дорог и искусственных сооружений. За всеми изменениями, которые он вносил в проект, было бы наивно усматривать одну лишь техническую сторону. Чтобы уложиться в скупые нормы проектирования надо было иметь запас прочности, возможность маневра, как учили русские полководцы. Поэтому Михайловский преднамеренно включал в проект скрытые издержки и не был бы сам собой, если бы ежедневно не прибегал к подобным уловкам. Ловкость, например, состояла в том, что в проекте закреплялся *короткий участок*, но требующий дополнительных затрат на искусственные сооружения. При этом более экономное решение «держалось в уме». По ходу строительных работ надобность в сооружениях «вдруг» волшебным образом отпадала и возникало «удешевление», хоть и с небольшим *удлинением линии*. Или выбиралось место мостового перехода в более узком, но глубоком месте, а затем, по мановению чернильницы, в паре сотен саженей от прежнего перехода «обнаруживалось» другое – чуть более широкое, но гораздо более мелкое. А так как самую существенную часть затрат отнимает «выведение» мостовых опор (кессоны, кладка, ледорезы, облицовка и т. д.), то вот тут-то и образовывалась экономия.

Размах строительства позволял иметь простор для комбинаций по каждому пункту расценки. Многие зависело от опытности начальника работ, который должен был грамотно «подбить» итоговый отчет и рапортовать о «сбережениях». Доверия к денежной отчетности МПС не было никакого, поэтому Куломзину приходилось постоянно следить за возможными фокусами. В мемуарах описывается эпизод из 10-го заседания КСЖД 10.11.1893 г., когда министр А.К. Кривошеин похвалился успехами строителей. До Омска было окончено 80% необходимых земляных работ, а также уложено 240 вёрст пути. «Наследник нашел эти сведения утешительными», – пишет Куломзин, «общее настроение было самое радостное». Но затем министр рискнул «отбояриться от любопытства Комитета» с помощью «некоторых валовых цифр по денежной части». И вот это уже увидели и, по словам мемуариста, незамедлительно пресекли Н.Х. Бунге с госконтролером Т.И. Филипповым. Они настояли на представлении более детализированного отчета.

Этот эпизод наглядно показывает уровень доверия, а точнее *недоверия*, существовавшего между отдельными ведомствами и лицами, входившими в КСЖД. В канцелярии управляющего был даже заведён особый «гросбух» для контроля за «неоднократными, хотя и неумышленными, попытками МПС спутывать ассигнования и неосновательно относить те или другие расходы на совсем не относящиеся к делу кредиты» [7, с. 463-464]. Попытка затушевать

общий смысл происходившего у Куломзина совсем не получается. Понимать приведённые слова следует, видимо, так: финансовые ухищрения стали для ведомства путей сообщения настолько привычными, что приобрели характер «неумышленный».

Как известно, в ходе западносибирских изысканий 1891 г. Н.Г. Гарин-Михайловский выступал категорически против сооружения постоянного моста через Обь. Чтобы понять причины столь странной для опытного инженера позиции, напомним ряд обстоятельств.

В первую очередь, укажем на широко разошедшуюся в обществе историю Сызранского (Александровского) моста через Волгу, в сооружении которого принимали участие те же лица, что и при постройке моста через Обь (Н.А. Белелюбский, К.Я. Михайловский, В.И. Березин). Открытый 30.08.1880 г., Волжский мост обошёлся в 7 млн руб., то есть втрое дороже проектированной расценки в 2,3 млн [2, с. 26]. Следующий пункт – сложная история взаимоотношений двух Михайловских во время строительных работ на Урале (см. публикацию в «Научном альманахе», 2016, № 4/4 (18), с. 88-101). Наконец, сам ход изысканий 1891 г. утвердил Михайловского-2 в его самых худших опасениях.

В известном письме Н.А. Андрущенко от 4.10.1891 г., отосланном Витте из Томска, представитель минфина сообщил о некотором «недоразумении», возникшем между Михайловскими по поводу «перехода Оби у с. Кривощёкова – единственно-удобном пункте, где русло реки каменистое с отвесными крутыми берегами, где мост и дамба не будут превышать длины 900 саженой. Дело в том, – продолжал посланец Витте, – что К.Я. Михайловский 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 Кривощёкова, К.Я. Михайловский вдруг, уже из г. Томска, сделал распоряжение о переходе реки у Дубровиной, где вследствие особенно-сильного разлива мост и дамба должны считаться верстами. В этом распоряжении было усмотрено влияние г. Березина на К.Я. Михайловского» [14, л. 35-35об].

Вряд ли это известие о мостовом переходе в Дубровино стоит трактовать так прямолинейно, как это обычно делают защитники Гарина-Михайловского. В указании К.Я. Михайловского речь шла всего лишь о дополнительных исследованиях, вменённых в обязанность Роецкому. Чтобы утвердить проект моста требовалось пройти ещё множество инстанций и получить высочайшее одобрение императора. И всё это при том, что сам вопрос о мостах или паромных переправах обсуждался даже поздней осенью 1892 г. [13, л. 4].

Кроме того, теперь уже понятно, что Михайловский-2 *просто не знал* о запланированном ВУКЖД *двухлетнем цикле* изысканий и искренне полагал, что то, что он делает, фактически, предваряет постройку. Это неведение его и подвело. Так как почва для подозрений и взаимной неприязни между обоими Михайловскими уже существовала, то в конце лета 1891 г., после приезда К.Я. Михайловского в Колывань, между ними произошла ссора, результатом которой стал резкий рапорт от 22.08.1891 г., где подчинённый жаловался на начальника. Впрочем, бумага так и не дошла до адресата – А.Я. Гюббенета.

Тем не менее, наступив на горло собственной песне, Михайловский-2, как ему казалось, сделал всё возможное, чтобы оптимальностью своих изысканий перекрыть начальнику любую возможность наживы. Великолепное место для моста у Кривощёково, найденное благодаря наличию скотной переправы, оказалось даже лучше, чем можно было предполагать. Обь протекала в крутых скалистых берегах, направление течения в межень и половодье совпадали – можно было подстраховаться от весеннего подмыва опор. По здравому размышлению Гарина, если бы и не удалось отстоять паромную переправу, то ни один мост через Обь нельзя было построить дешевле, чем в Кривощёково.

В пояснительной записке 11.11.1891 г. инженер особенно подчеркнул это обстоятельство, указав на совершенное неудобство Дубровинского перехода, где старое русло Оби (реку Уень) пришлось бы отводить на протяжении 3½ вёрст [14, л. 135об]. В одном только была неувязка – в спешности работ. Если бы не она, то, может быть, удалось перекрыть все возможные лазейки. Но времени разбираться не было – нужно было провести магистраль до Почитанки, а затем наметить подходы к Томску. Наиболее общие данные по кривощёковскому переходу собирались «на глазок».

Осенью, при обработке материалов, заявлялись самые противоречивые цифры по этому «самому выгодному» варианту. Гарин [14, л. 134об] и Андрущенко [14, л. 35-35об] указывали ширину русла Оби в Кривощёково в 360 сажень, плюс 550 саж. на разлив и дамбу. По сведениям Л.Ф. Николаи, полученным в Челябинске от К.Я. Михайловского и опубликованным в печати [9], величина отверстия моста указывалась существенно больше – 600 саж. (с разливом 800 саж.) [9, с. 431; 12, л. 141-141об]. Впрочем, ввиду сказанного выше об уловках К.Я. Михайловского, это не удивляет.

Что касается глубины Оби, то в записке Михайловского-2 называлась фантастическая цифра *в одну сажень*. При такой глубине, писал Гарин, «не потребуются кессонов, так как при гранитном обнажённом дне и глубине в среднем сажень явится полная возможность работать основание опускными ящиками» [14, л. 134об]. Можно представить, какую ухмылку начальства вызывали эти рассуждения. Как ни противно было Михайловскому-2, но у Михайловского-1 был собственный план. В нём значительная роль отводилась Викентию Роецкому. По заданию ВУКЖД и лично К.Я. Михайловского он «производил обстоятельное изучение» Оби не только летом 1891-го, но и на следующий год.

К сожалению, до сих пор не найдены записки Роецкого, а большинство собранных им данных отсутствует (есть только описи). Не найдены именно те данные, которые затем пошли в дело при разработке проекта и сооружении моста. Зато «в отсеке», среди документов, не пригодившихся строительному управлению (РГИА, фонд № 350), обнаружен ряд замечательных вещей.

Одна из находок, озаглавленная как «План горизонталей с расположением оси пристани при основном (северном) пересечении Оби и при варианте (южном)» (в масштабе 50 саж. в 0,01 саж.), показаны два варианта перехода через Обь – южный, возле устья Каменки, и северный – в 200 саженях ниже по течению.

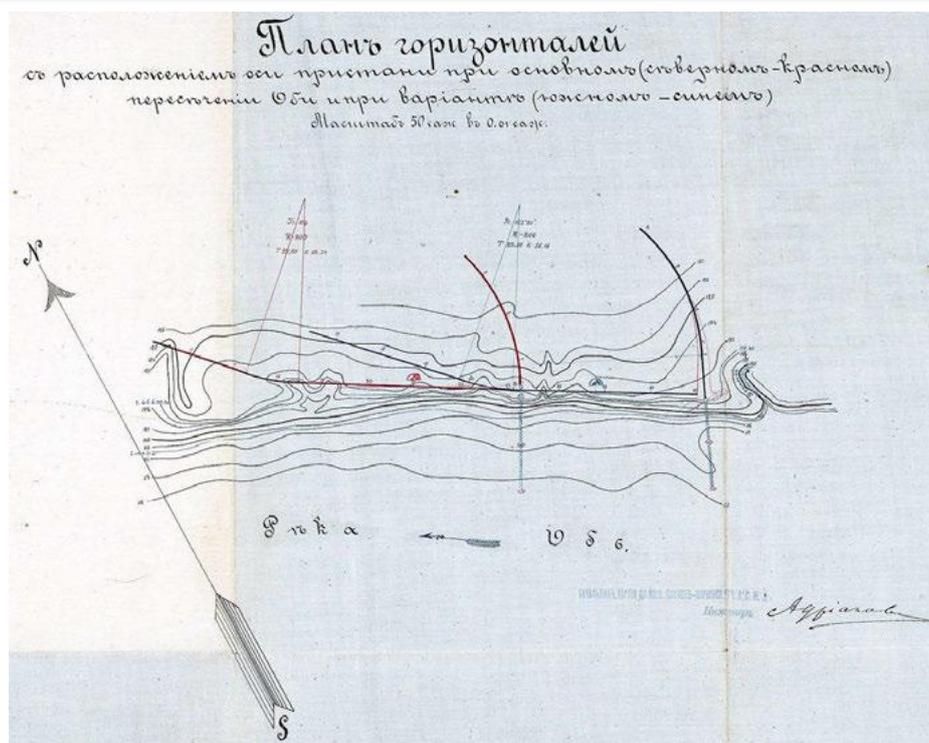


Рис. 1. План вариантов мостового перехода на Оби (26.02.1893 г.). РГИА. Ф. 350. Оп. 48. Д. 49. Л. 1.

План является приложением к рапорту № 392 от 26.02.1893 г., подписан начальником партии инженером Г.В. Адриановым и базируется на изысканиях 1892 г. Интрига состоит в том, что поначалу был утверждён северный вариант перехода, а когда уже открылись подготовительные работы и готовился проект моста, появилась идея передвинуть мост на юг к устью Каменки. Рапорт об этом 8.09.1893 г. подал начальник IX участка инженер А.С. Конопчинский.

У Каменки, благодаря самой малой глубине и гранитному дну, явилась возможность уменьшить кладку опор на 5 сажень (глубина оказалась вместо 8 саж. – всего 3-3,5), дававшая «не замеченную» ранее экономию в 800 тыс. руб. [16, т. 3, л. 560об]. В отчёте начальника Управления по сооружению Сибирской ж. д. инженера Н.Е. Ададунова, сделанному по итогам его инспекционной поездки по Сибири, говорилось о ещё большей экономии – свыше 1 млн. руб. Возникает вопрос – почему же тогда инженер Роецкий, два года изучавший берега и русло Оби, не заметил этих достоинств? Ответ может быть только один – южный вариант стал «джокером», мастерски извлечённым в нужный момент из колоды.

Изменяя проект, К.Я. Михайловский, как представитель казны, нарушал интересы подрядчика В.И. Березина (не забудем: своего хорошего знакомого). Но взамен возможной неустойки было подписано обоюдовыгодное соглашение от 20.01.1894 г., по которому убытки контрагента компенсировались суммой в 30% от «сэкономленных» средств [16, т. 3, л. 445-445об]. Таким образом, никто не остался внакладе. Казна получила «экономия» по проекту, Березин – компенсацию, а затем и премию, а Константин Яковлевич, скорее всего, тоже не пострадал – получил свою долю в общей «пищевой цепи». Проиграл только Михайловский-2, не сумевший помешать изящной многоходовке.

Есть несколько обстоятельств, подтверждающих наши выводы.

Во-первых, при подготовке проекта К.Я. Михайловскому удалось в значительной степени сузить круг лиц, причастных к непосредственному принятию решения. Геологи западно-сибирской горной партии (сотрудники Томского университета А.М. Зайцев и А.Н. Державин), изучавшие местные геологические условия в 1893 г., насколько известно, не обследовали переход и не принимали участия в окончательном решении. Данные по бурению русла Оби в связи с постройкой появились гораздо позже в отчёте начальника партии А.А. Краснопольского в 1898 г. В нём говорится о свойствах грунтов, но никак не комментируются условия выбора мостового перехода.

«Линия, – пишет Краснопольский, – переходит чрез Обь на 1327-й и следующей версте, по мосту длиной в 360 саж., основанному на двух устоях и 6 быках. Изыскания произведены были тут по двум направлениям, из которых окончательно было принято южное. По северному направлению, в 200 саж. ниже существующего моста, было углублено 9 буровых скважин в расстоянии 50 саж. друг от друга, причем 1-я скважина находилась в 50 саж. от левого берега, 2 и 9-я у самых берегов, а остальные в русле реки. За исключением первых двух скважин, глубиной до 11-12 саж. и прошедших лишь послетретичные пески и глины, все остальные скважины встретили гранит.

По окончательно принятому южному направлению перехода чрез Обь было углублено 10 буровых скважин; из них 8 скважин, на местах которых устроены 2 береговых устоя и шесть мостовых быков, встретили на абсолютной высоте 36,4-40 саж. граниты, прикрытые в русле реки речными песками с галькой или иловатыми песками, а по берегам – более или менее мощной толщей желто-бурого постплиоценового песка.

Кроме того, по левую сторону Оби, к западу от скважины, на месте которой устроен береговой устой, было углублено две скважины. Из них первая, в 25 саж. от береговой скважины, встретила граниты на абсолютной высоте 39 саж., пройдя 3 саж. по постплиоценовому желто-бурому песку, вторая скважина, в 53 саж. к западу от береговой, имеет более 12 саж. глубины (абс. выс. дна скваж. 30 саж.), гранита не встретила, а шла лишь песками и глинами» [6, с. 109].

Между тем, участие геологов в выборе вариантов на других мостовых переходах было более чем весомым. восточно-сибирская горная партия К.И. Богдановича в 1893 г. предоставила строителям подробные рекомендации по каждому из 3-х намеченных вариантов Енисейского моста под Красноярском. По просьбе руководителя работ для уточнения выбора места перехода горный инженер Богданович проводил пробное бурение на среднем варианте.

Во-вторых, напомним о трагической судьбе В.И. Роецкого, который после двухлетних исследований на Оби был удалён К.Я. Михайловским под Петропавловск, несмотря на то, что существовала устоявшаяся практика оставления инженеров для проведения строительных работ на том же самом месте, где они проводили изыскания. Как известно, от перенесённых невзгод и тяжёлой работы Роецкий вскоре умер с диагнозом «паралич дыхания» [3, л. 63; 10, л. 120]. Возможно, он слишком много знал или догадывался о проделках К.Я. Михайловского, и в таком качестве его удалили «от греха подальше».

Наконец, ещё одно любопытное обстоятельство, касающееся подрядчика и строителя Обского моста В.И. Березина. После пяти лет пребывания в Сибири в 1896 г. он вышел в отставку и поселился в Ялте. Затем в 1897 г. купил земельный участок Суук-Су на берегу Чёрного моря между Гурзуфом и Аюдагом (сейчас это часть «Артека») и свил здесь «семейное гнездышко». Из-за тяжёлой болезни Березин прожил недолго и умер в 1900 г. Но всё своё состояние, около 10 млн. золотых рублей, он завещал жене Ольге Михайловне Соловьёвой, которая превратила местечко в шикарное место отдыха для аристократии. С 1901 г. по завещанию стала выплачиваться стипендия имени Березина способным студентам Петербургского Института инженеров путей сообщения. Деньги поступали в виде 4% от неприкосновенного капитала в 8 тыс. руб. [5, с. 263]. Все эти факты, как нам представляется, тесно связаны с историей Обского моста и подтверждают догадки об очень выгодном «дельце».

В любом случае, дальнейшее изучение темы необходимо. Общая картина представляется в значительной степени неполной. Но то, что уже известно, свидетельствует против активно проводимой кампании по мифологизации и героизации ранней истории Новосибирска. Основание города на Оби является результатом коллективной деятельности царей и министров, чиновников и инженеров, рабочих и крестьян. Большой вклад внесли инженеры МПС, включая обоих Михайловских. Но сказочных героев среди них точно не было.

Список используемых источников:

1. Богданович А.В. Три последних самодержца. М.: Новости, 1990. 606 с.
2. Волков Д.С. О направлении Сибирской железной дороги. СПб.: Тип. Э. Арнгольда, 1884. 50 с.
3. Голодяев К.А. Почему отцом-основателем Новосибирска принято считать Гарина-Михайловского, если он на самом деле здесь даже не бывал? // Библиотека сибирского краеведения. 6 июня 2016 г. URL: <http://bsk.nios.ru/content/pochemu-otcom-osnovatelem-novosibirska-prinyato-schitat-garina-mihaylovskogo-esli-na-satom>
4. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 216. Оп. 1. Д. 45.
5. Корнев Л.И. Мостостроение – его призвание // Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство. М.: Путь Арт, 2007. С. 256-263.
6. Краснопольский А.А. Геологические исследования по линии Западно-Сибирской железной дороги // Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. СПб., 1898. Вып. XVII. 210 с.
7. Куломзин А.Н. Пережитое. Воспоминания. М.: РОССПЭН, 2016. 1038 с.
8. Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1893-1904. Т. 1-28 [Экземпляр Российской государственной библиотеки, шифр: АЗ06-1].
9. Николаи Л.Ф. Краткие сведения о результатах изысканий, произведённых по направлению от Челябинска до соединения с Средне-Сибирской ж. д., около Томска, всего на протяжении 1621 вёрст // Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1891, октябрь. Т. 11, № 19/20. С. 431-440: карта.
10. Объединённый государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. И-221. Оп. 1. Д. 23 (Дело Инженера В.И. Роецкого).
11. Письма одного года: (из писем Н.Г. Гарина-Михайловского к Н.В. Михайловской) / публ. и коммент. И.М. Юдиной // Сиб. огни. 1966. № 12. С. 142-162 (К 60-летию со дня смерти Н.Г. Гарина-Михайловского).
12. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 265. Оп. 2. Д. 642 (Об изысканиях Западно-Сибирской ж. д. 1890/93).
13. РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 651 (О постройке Средне-Сибирской ж. д. I-й участок. 1892/94).
14. РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 334 (О производстве изысканий направления Западно-Сибирской ж. д. Часть 1. 1891/92).

15. XIII. Самаро-Уфимская железная дорога // Известия Собрания инженеров путей сообщения. 1889. Т. 8, № 1-2. С. 4-13.

16. Труды Высочайше учреждённой Комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895-1896. Т. 1-4. [1005] л. [Экз. Российской государственной библиотеки, шифр: А306-2].

© 2018, Канн С.К.

Сибирью связанные заблуждения: инженер К.Я. Михайловский

© 2018, Kann S.K.

Related to Siberia misconceptions: Engineer K.Ya. Mikhailovsky