

ISSN 2411-7609

DOI: 10.17117/na.2016.04.04

<http://ucom.ru/doc/na.2016.04.04.pdf>

Научный альманах

2016 · N 4-4(18)

Science almanac

ISSN 2411-7609



9 772411 760903



<http://ucom.ru/na>



DOI: 10.17117/na.2016.04.04.088

<http://ucom.ru/doc/na.2016.04.04.088.pdf>

Поступила (Received): 28.04.2016

Канн С.К. Неизвестная записка Н.Г. Гарина-Михайловского

Kann S.K.
Unknown note by N.G. Garin-Mikhailovsky

Публикация докладной записки инженера и писателя Н.Г. Гарина-Михайловского министру путей сообщения А.К. Кривошеину от 3 апреля 1893 г. В документе приводятся неизвестные подробности изысканий железных дорог на Урале и в Сибири, а также разъясняются взгляды Н.Г. Гарина-Михайловского на «удешевление» железнодорожного строительства в России в конце XIX века

Ключевые слова: Гарин-Михайловский Н.Г., Сибирская железная дорога, основание Новосибирска

Канн Сергей Константинович

Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник

Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирского отделения Российской Академии наук

г. Новосибирск, ул. Восход, 15

The unknown note of the engineer and writer N.G. Garin-Mikhailovsky for the Minister of Railways A.K. Krivoshein, dated on April 3, 1893, is published here. The new details of surveys of railways in the Urals and Siberia are given in the document. The views of N.G. Garin-Mikhailovsky on the «cheapening» of railway construction in Russia in the late XIX century are explained as well

Key words: Garin-Mikhailovsky N.G., Siberian Railroad, foundation of Novosibirsk

Kann Sergey Konstantinovich

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

В Российском государственном историческом архиве (РГИА) хранится невероятное количество самых неожиданных исторических фактов. Среди разнородных документов РГИА обнаружилась и эта примечательная апрельская машинопись 1893 года, отпечатанная под фиолетовую копирку на тринадцати нумерованных полноразмерных страницах «в четверть». В блеклом, но разборчивом тексте есть небольшие правки пером, а в заключение записка дважды заверена собственноручной подписью автора.

Автор известен нам как инженер и писатель Н.Г. Гарин-Михайловский, а свою докладную записку министру путей сообщения А.К. Кривошеину он посвятил разъяснению мотивов своей громкой публикации в газете «Новое время» [2]. Вопреки существовавшим формальностям, инженер рискнул предать гласности злоупотребления чиновников МПС, называя их «старой школой». В тот момент, когда на Фонтанке, 117 вовсю трудились над сметой баснословно дорогой Сибирской магистрали, появление статьи вызвало эффект разорвавшейся бомбы и сильно пощекотало нервы бюрократии.

При этом, нельзя сказать, что большой вопрос растаскивания средств казны не всплывал ранее. Но в данном случае положение автора статьи усугублялось столичным статусом газеты и тем, что её мог читать император. Да и сам корреспондент «Нового времени», наделённый талантами инженера и писателя, описывал известные ему нюансы строительной практики весьма задористо и компетентно. Высший свет Петербурга в очередной раз услышал о неприятных «производственных секретах» железнодорожного ведомства, не добавлявших ему славы.

Приводимая ниже докладная записка от 3.04.1893 г., как явствует из её же текста, существовала как минимум в семи копиях. Нам попала последняя из них, которую 7 апреля Гарин-Михайловский направил в адрес наименее любимого персонажа из обоймы «техников старой школы» – начальника технического отдела Управления казённых железных дорог (ТО УКЖД) П.Я. Соколова. Вся глубина их взаимной неприязни хорошо видна из данной публикации. На рапорте Гарина-Михайловского руководитель ТО УКЖД инженер Н.Е. Ададуров наложил резолюцию с требованием получить разъяснения у всех лиц, упомянутых в записке. Нам эти подробности пока неизвестны, так что есть предмет для дальнейших исследований. Что же касается Гарина-Михайловского, то исполняя приказание министра, Ададуров лично беседовал с инженером и докладывал своё мнение Кривошеину.

Ценность докладной записки как исторического источника заключается в нескольких обстоятельствах. Время её написания относится к короткому периоду, когда западносибирские изыскания 1891–1892 гг. уже завершились, а деньги на постройку ещё не были выделены и, следовательно, работы не начались. Решение Комитета Сибирской железной дороги об ассигновании кредитов получило высочайшее утверждение только 3 июня 1893 г. [7, 1893, т. 2, л. 170–172 об]. Датировка документа придаёт его аргументам и фактам особый вес. Это ещё не те отвлечённые публицистические заметки, сделанные на ходу много лет спустя, в которых инженер-писатель заявлял: «Изменение первоначального проекта – моя заслуга...» [3, с. 13; 4, с. 20]. Это и не эпистолярное наследие Гарина-Михайловского, тиражированное в советскую эпоху в качестве идеала объективности («Я совершенно счастлив – всё тут по мне...» [1, с. 5; 6, с. 62]). За каждое слово своей докладной автор отвечал честью инженера и дворянина.

С этой точки зрения, документ сообщает много любопытного. Изложение подробностей службы на Урале проливает дополнительный свет на истоки конфликта двух Михайловских. Выступая против махинаций и негласного сговора представителей казны с подрядчиками, Гарин-Михайловский обращал весь свой талант изыскателя на то, чтобы сделать предварительную смету работ максимально скупой, предупреждающей будущую «накрутку» строительной стоимости дороги. Любой «зазор» в проекте давал возможность подрядчикам получать дополнительную выгоду от работ, а затем делиться ею с нечистыми на руку чиновниками «старой школы». Используя этот термин в записке, Гарин-Михайловский недвусмысленно намекал на железнодорожные злоупотребления 1860-1870-х гг., причинившие огромный ущерб казне.

С другой стороны, оппонент инженера и его непосредственный начальник К.Я. Михайловский имел не менее весомые основания противиться «удешевлению». Одним из вероятных мотивов было желание подстраховаться на случай обстоятельств, непредвиденных в каждом новом деле, – сюрпризов природы, взлёта цен на рабочую силу и материалы, издержек отчуждения имущества и пр. Однако суть конфликта двух Михайловских заключалась не в различных подходах к практике изысканий, а в том, что грань, отделявшая имманентные выгоды казны от личных выгод начальника работ, была чрезвычайно тонкой. Отсюда и способ разрешения их взаимных разногласий лежал исключительно в нравственной плоскости.

Все «зазоры» сметы, от которых всеми силами стремился избавиться Гарин-Михайловский, для его начальника всегда были хорошим подспорьем в работе. Осенью 1888 г. в заслугу К.Я. Михайловскому ставилось завершение железной дороги от Самары до Уфы. Её строительная стоимость оказалась на 1,1 млн р. дешевле проектной. Когда эту линию продолжили до Златоуста, у начальника работ вновь образовалась «экономия» в 4,4 млн р. [8, с. 66–67]. Часть инженеров воспринимала манипуляции со сметами (предварительной и окончательной) вполне равнодушно, считала, что в этом и заключается ловкость строителя. Но Гарин-Михайловский был устроен по-другому: он усматривал в подлогах не только инженерную непорядочность, но и прямую «коррупционную составляющую». Завышенная стоимость проектов создавала возможности для последующих «откатов» на базе достигнутой «экономии».

В публикуемой записке фактическая сторона противостояния изложена достаточно подробно, причём с неизвестными деталями. Считалось, что Гарин-Михайловский покинул Сибирь в конце июля, но из записки видно, что их ссора произошла в Колывани в присутствии остальных инженеров в августе. Понятным становится и то, почему рапорт Н.Г. Михайловского от 22.08.1891 г. не только не дошёл до министра, но и, как отметил Н.А. Зензинов, не был найден в архивах [5, с. 1]. Скорее всего, не получив дальнейшего хода, этот рапорт затерялся или был уничтожен. Но из приводимой записки его главные идеи раскрываются вполне однозначно.

Документ проливает свет и на некоторые особенности межличностных отношений. В частности, яснее становится отношение Гарина-Михайловского к «молодой поросли» инженеров, близких к К.Я. Михайловскому. Речь идёт о работавших на изысканиях 1891/1892 гг. Г.В. Адрианове и В.И. Роецком. О первом говорится непосредственно в записке, а о втором не упоминается вовсе.

Из документа явствует, что Гарину-Михайловскому пришлось защищать не столько целесообразность выбора Кривощёкова, сколько общую идею магистрального хода Транссиба между Обью и Томью. (В скобках заметим, что слова автора о том, что *«всех изысканий по магистрали моих было 395 вёрст; из них 285 до Томи, а 110 за Томью»* прямо доказывают, что он не только был в Кривощёково в 1891 году, но и лично «провешивал» линию в месте перехода).

По словам Гарина-Михайловского, осенью 1892 г. Ададуров упрекнул его изысканиями 1891 года и поручил их проверку Адрианову, а тот, «признав их негодными, представил совсем новые». Трасса, «провешенная» Адриановым,

прошла южнее – по главному водоразделу, в обход рек Балты, Сарбояна и Ояша, на пересечение верховьев Ачи и Юрги, а затем вышла к Томи у Поломошной. Однако, как и предвидел Гарин-Михайловский, руководитель работ на среднесибирском участке инженер Н.П. Меженинов, приступая к постройке, вернулся к более оптимальной трассе 1891 г. Именно в связи с этим и появилась широко известная фраза: «я с удовольствием теперь смотрю, что в постройке намеченная мною линия не изменена» [3, с. 13].

Что касается Роецкого, то отношение к нему Гарина-Михайловского, скорее всего, было достаточно сложным. Помимо 9-летней разницы в возрасте их разделял жизненный и профессиональный опыт, а главное, что не мог не отметить наблюдательный глаз инженера и писателя, что Викентия Роецкого назначили на изыскания «из-под крыла» П.Я. Соколова – с должности младшего помощника делопроизводителя ТО УКЖД. Собирая данные для постройки моста через Обь, Роецкий действовал по указке представителей «старой школы», тогда как Гарин-Михайловский всегда **был против моста**. Это подтверждает и приводимая записка. Игнорируя царскую подпись от 27 февраля 1893 г., разрешавшую постройку больших мостов через сибирские реки, Гарин-Михайловский продолжал «сражаться» против мостов, отстаивая временные переправы: «В своём месте, – писал он, – я укажу на вкрадшуюся ошибку в доказательстве необходимости мостов на больших Сибирских реках». Очень жаль, что документ умалчивает, о какой ошибке идёт речь.

Наконец, акцентируем внимание читателя и на некоторых частностях политической позиции Гарина-Михайловского, декларированных летом 1891 г., в момент его ссоры с К.Я. Михайловским, а затем транслированных в записке 1893 г. Из этого заявления следовало, «*что есть люди близкие к подножию Престола, близко знающие меня и могущие в случае надобности подтвердить мою преданность Монарху и родине, мою безусловную политическую благонадёжность*». На основании этих слов можно сделать однозначный вывод, что Гарин-Михайловский стремился засвидетельствовать свою верность царю и настаивал на полном политическом доверии к себе. Попытки нынешних историков и краеведов сразу же отправить Гарина-Михайловского в стан большевиков сильно упрощают его взгляды. Мироззрение инженера и писателя прошло сложную эволюцию [9, с. 54–63] и, безусловно, столкновение с чиновничьей системой сыграло немалую роль в радикализации его позиции.

Не менее сложными и противоречивыми выглядят и современные оценки личности Гарина-Михайловского. Публикуемый документ может внести свою лепту в прояснение ситуации. По крайней мере, и у мёртвых, бесцеремонно третируемых оставшимися на земле, есть свои права. Хотя бы время от времени они должны получать шанс ответить нам, ныне живущим.

* * *

*« Докладная записка
Инженера Михайловского 2-го.
Апреля 3 дня 1893 года.*

Его Высокопревосходительству,
Господину Министру путей сообщения.

Г. Председатель Управления казённых железных дорог на мой вопрос: разрешите ли мне, Ваше Высокопревосходительство, дать объяснение относительно статьи моей «Насущный вопрос», напечатанной в газете «Новое время» от 16 и 17 марта сего 1893 г., – дал утвердительный ответ.

Если я должен принять ответственность за сделанный мною шаг, то ответственность эта может быть или по существу, или за несоблюдение формы. Я прошу позволения Вашего Высокопревосходительства выяснить эту ответственную сторону, а затем перейти к изложению причин, вызвавших с моей стороны несоблюдение установленной формы.

Я имел в виду, в своей статье, только техническую часть дела, имел в виду только ту часть техников, которую я назвал старой школой.

Со всей моей откровенностью я изложу перед Вашим Высокопревосходительством тот тяжёлый путь защиты интересов дела, который привёл меня к напечатанию последней статьи.

В распоряжении Вашего Высокопревосходительства много способов проверить истину изложенного здесь. Буду счастлив назначению самого сурового следствия надо мною.

В последнем моём объяснении с Г. Председателем Управления казённых железных дорог выяснились мне два вопроса, требующие надлежащего пред Вашим Высокопревосходительством освещения:

1) Имел ли я за собой такие заслуги по делу удешевления, пользуясь которыми приобрёл бы нравственное право поднять свой голос против техников «старой школы».

2) В борьбе за более дешёвую постройку исчерпал ли я все средства для того, чтобы получить нравственное право перенести мою давнишнюю борьбу за удешевление на столбцы печати, в форме вызова техникам «старой школы».

По первому вопросу Г. Председатель спросил меня: кто я и что это за новое слово, о котором я говорю?

Отвечать на этот вопрос своей служебной деятельностью было бы слишком долго и утомительно для Вашего Высокопревосходительства. Мне кажется моё право будет признано только из следующего обстоятельства.

Пред началом постройки Уфа-Златоустовской железной дороги, в которой я был начальником одного из труднейших участков, я представил начальнику работ Инженеру К.Я. Михайловскому записку, напечатанную впоследствии в № 44 «Железнодорожного Дела» за 1888 г., о возможном удешевлении строительного типа дорог вообще и Уфа-Златоустовской железной дороги в частности. Теперь большинство технических указаний, изложенное в той записке, уже вошло в проект Сибирской железной дороги; но тогда начальник работ, в присутствии всех инженеров постройки, сказал, что не только не разделяет моих взглядов, но будет противодействовать им всеми мерами и, если мои взгляды пройдут в жизнь, то, конечно, не он будет выполнять их.

Вышло обратное: я не у дел в постройке той дороги, в которой Начальником работ выполняются мои заветные идеалы. Этим я на одно обращаю внимание: мои теоретические предположения жизнь подтвердила и эти воззрения противоположны тем, кого я назвал «старой школой». В этом подтверждении

моё право говорить о новом слове. Этим правом я был аккредитован лицами, которые со мной разрабатывали и подписали записку об удешевлении в 1887 г. (Инженеры: Подруцкий, Брун, Конопчинский, Князь Друцкой-Соколинский); этим правом я был аккредитован теми, кто вместе со мной подписали в 1889 г. приветственную телеграмму Императорскому Техническому Обществу, когда прошла в жизнь идея удешевления; это право, наконец, считать себя участником в деле нового слова подтверждается и высококостной телеграммой Императорского Технического Общества на имя моё с копией сторонникам идеи удешевления, напечатанной в № 1 «Железнодорожного Дела» за 1890 г.*

[* Подстрочное примечание:

«Вот содержание посланной нами телеграммы Обществу:

"Горячо поздравляем вас, Представителя Технического Общества, со славным прошлым годом. Приветствуем новую эру дешёвой постройки дороги, при которой возможно развитие железнодорожной сети у нас. Желаем от души успеха и в другом крайне важном деле усовершенствования и удешевления работ, что возможно, когда инженер будет хозяин, а не только чиновник". Михайловский 2-й, Лаппа, Курдюмов, Венцель, Бергамаско, Касперович, Борткевич, Пузанов.

И слова Г. Председателя Собранию: "Мне кажется, нет необходимости распространяться о пользе, если инженер, в каком бы положении он ни находился, не сделается только чиновником, т. е. человеком, довольствующимся только буквальным исполнением, без приложения своей инициативы и своих познаний для уважения требований жизни. Эту депешу, составляющую для нас отрадное явление, как отклик совершенно соответствующий нашему труду, я доложу сегодня для редакции ответа".

Вот ответная телеграмма Общества:

"Собравшиеся в заседании члены железнодорожного Отдела Технического Общества сердечно, приняв вашу приветственную телеграмму, отвечают горячими пожеланиями чтобы проводимая в науку, правила и практику дешёвая постройка железных дорог не прерывалась.

Чтобы производилась также постройка дешёвых железных дорог.

Чтобы инженерам дан был большой простор в применении упрощений и усовершенствований.

Чтобы в инженерах и техниках не угасало стремление даже в сфере службы чиновника, ограждать себя от застоя и рутинности и ближе отвечать потребностям страны.

Чтобы её доверие и доверие капиталистов, заинтересованных в ж. д. поддерживало в инженерах распорядителях энергию.

И чтобы Бог наградил вас здоровьем и успехом на трудовом и славном вашем поприще".»]

Я бы был счастлив, если б Ваше Высокопревосходительство, прочитав вышенаписанное склонились признать за мной теоретическую правильность моей постановки вопроса ещё в то время, когда начальник работ смотрел иначе на вещи, правильность, нашедшую себе подтверждение в типе постройки дальнейшей Сибирской ж. д. Если бы и начало этой дороги от Самары также выстроилось, как указывал я в своей записке, как ныне строится Сибирская дорога, то

Самаро-Златоустовская дорога на всё протяжении от Самары до Челябинки дала бы в трудное для государства время сбережение до 12 млн руб. и большая часть этой суммы сбереглась бы ещё в то время, когда была подана моя записка. Этим я хочу указать и ответить на вопрос: кто я и в чём моё право говорить о новом слове.

К чему привела лично для меня эта подтвердившаяся правильность моих теоретических воззрений, я уже докладывал: к тому, что я устранён от дела постройки Сибирской железной дороги. Может быть причиной здесь моя практическая неспособность служить делу своей специальностью?

Вот история моей службы у начальника работ К.Я. Михайловского. Изложением этой истории я приду к прямому ответу на поставленный мною вопрос: испробовал ли я все средства, чтобы иметь нравственное право обратиться с упреком к представителям "старой школы".

Я поступил на службу к начальнику работ Самаро-Златоустовской железной дороги весной 1886 г. На изысканиях, произведённых мною в этом году от ст. Вязовой до ст. Бердяуш, я дал против предшествовавших изысканий $7\frac{1}{2}$ вёрст сокращения в длине и несколько сот тысяч руб. экономии в количестве работ. Вследствие этого, линия и пошла по моему "северному направлению", вопреки предполагавшемуся южному.

В следующем 1887 г. я был назначен на предполагавшийся близ станции Усть-Катав тоннель в 585 саж. С этой целью я был командирован для изучения тоннельного дела на Кавказ, где раньше заведывал постройкой тоннеля в 175 саж., близ Батума. Возвратившись с Кавказа, я, изысканиями 1887 г., уничтожил тоннель, дав при удлинении линии всего на $2\frac{1}{2}$ версты, экономию в 847 тыс. руб., по предварительной смете, а по исполнительной слишком миллион руб.

В 1888 г. я представил новый вариант близ ст. Усть-Катав, давший сбережения 400 тыс. руб. О предыдущих сбережениях против предшествовавших изысканий говорится во всеподданнейшем докладе Главного Контролера о постройке Уфа-Златоустовской железной дороги Действительным Статским Советником Михалевским; сбережение 400 тыс. явствует из возвращённых залогов подрядчикам Мирецкому и Липенину.

Для иллюстрации, какой ценою мне приходилось отстаивать свои варианты, укажу на могущий быть подтверждённым документальными данными факт отстаивания последнего варианта. Мой вариант первоначально был признан неудачным, о чём я получил телеграмму от начальника работ. На торгах была сдана прежняя линия. Тогда я вторично длинной телеграммой умолял начальника работ склониться и признать выгоду варианта. Я получил вторичный отказ. Тогда я послал письмо на 12-ти листах и имел честь получить от начальника работ ответ на двух листах с новым отказом. Исчерпав все доводы, я послал телеграмму следующего содержания: "Прошу меня отчислить обратно во Временное Управление, чтоб уступить место более способному доказать выгоду нового варианта".

После этой телеграммы я был вызван для личных переговоров и вариант был принят.

Чтобы Ваше Высокопревосходительство не подумали, что мои слова и мой образ действий имеем какой-либо предосудительный характер в отношении личности начальника работ, приведу следующий факт. На открытии Уфа-Златоустовской дороги, в присутствии бывшего тогда Председателем Временного Управления генерал-лейтенанта Н.П. Петрова, я сказал такую горячую речь (содержание её приведено в брошюре инженера Кетрица-2), которая, в самом предубеждённом человеке не могла оставить никакого сомнения в том, что я не желаю, как говорится, "выносить сор из избы".

Но убедившись, что начальник работ не разделяет моих взглядов на удешевления, я по окончании Уфа-Златоустовской железной дороги, заявил ему, что продолжать с ним службу не нахожу удобным, что хочу, пока есть время, пока всё ещё идёт принципиальное обсуждение вопроса о постройке Сибирской железной дороги, проводить свои взгляды об удешевлении её.

И вот в какой форме я получил приглашение на дальнейшую совместную службу в Сибирь от начальника работ.

"Я зову вас к себе потому, что мы будем строить самым дешёвым образом: даже будки будем крыть соломой. Я дам вам полную самостоятельность в деле удешевления и только в крайних случаях предложу вам свой опыт".

Ваше Высокопревосходительство поймёте, какой восторг это вызвало в нас, более молодых помощниках начальника работ. Иметь возможность и счастье производительно работать на великом Сибирском пути это было для меня всё. Я с величайшим удовольствием (тем более что мне опять поручена была самая трудная работа) на таких условиях принял приглашение Начальника работ, отстранившись от всякого участия в Петербурге, в тех дебатах, которые шли по поводу Сибирской дороги, удовольствовавшись раньше написанным.

Весной 1891 г. я уехал на изыскания в Сибирь и сделал в это лето, вынужденный необходимостью, лично 747 вёрст. И предубежденные против меня не будут оспаривать, что никогда никто такого количества изысканий, при том в пересечённой лесной местности, при отсутствии сколько-нибудь верных карт, – не делал. Дешевизна их тоже исключительная. В ведомости, составленной в управлении начальника работ, за подписью исполнявшего его обязанности тогда его помощника инженера Жукова и главного бухгалтера Лесгафта, имеющейся у меня и представленной мною в Управление казённых дорог, – явствует, что мною сделано 747 вёрст по 17 руб., в то время, как в степной местности, открытой, ровной в среднем на инженера пришлось по 142 версты ценою по 39 руб.

Такую исключительную работу, не соответствовавшую моему посту, я сделал в силу необходимости: некому её больше было сделать; приходилось или не делать, т. е. не выполнить возложенные на меня поручения, или сделать мне самому. Достигнуть результата я мог только, не соблюдая установленных формальностей отчёта, т. е. возбуждая премировкой усиленную работу служащих. Иного выхода не было: себя я мог заставить работать по двадцати часов в сутки, но рабочих и служащих не мог без премий. Тем более уверенно я приступил к выполнению дела на таких началах, что на Уфа-Златоустовской железной до-

роге этот способ, накладной для меня, казне дал до полутора миллиона сбережения. В крайнем случае вся сумма была такая, что если бы её не признали, то я мог погасить её из своих средств. Так поступить я считал себя вправе: посылно жертвовать всякий имеет право и выводить отсюда поползновения своевольничать, кажется, нельзя.

Во всяком случае делал я это очевидно не в своих интересах, а в интересах дела. Благодаря этому, к концу лета мы имели всю линию, и начальник работ, приехав в августе в Сибирь, мог телеграфировать из центра моих работ – города Колывани Министру о том, что с весны можно приступить к постройке на всём протяжении до ст. Почитанки, конечного по инструкции пункта моих работ.

Тогда же, в августе 1891 г., начальник работ, в присутствии моих помощников, поверг меня в полное отчаяние, когда сказал, что употребит всё свое влияние, чтобы строить Сибирскую дорогу так, как строил он раньше.

На мой вопрос: зачем же я был приглашён, он ответил, что казна никого не держит.

Я ответил, что дело Сибирской железной дороги мне всегда было дорого, а теперь, когда я коснулся уже его, когда с единственной надеждой на обещанное удешевление я принял приглашение – поздно предлагать такой выход. Тогда начальник работ сказал (в присутствии моих помощников): "Вы хотите бороться с существующим строем: для таких места много в Каинске". Я ответил, что твёрдо верю в то, что будет полная возможность разобраться в том, за что борюсь я и что есть люди близкие к подножию Престола, близко знающие меня и могущие в случае надобности подтвердить мою преданность МОНАРХУ и родине, мою безупречную политическую благонадёжность.

Время уже было упущено вести принципиальные разговоры о Сибирской дороге. Я решил протестовать как могу. Я написал начальнику работ резкий рапорт, который закончил, в виду его угрозы, так: "пусть я буду первый инженер, который доведёт себя до Суда, но, если иначе нельзя осветить вопрос, то хотя и с невыразимым горем, но я пойду и на это".

Когда я приехал в Самару, начальник работ, получивший уже мой рапорт, приехал ко мне на квартиру и спросил: что ему делать с моим рапортом. Я ответил, что мой рапорт можно представить по начальству, можно отдать на суд товарищей. Он отказался и ответил: "Я не дам хода рапорту, а хотите писать донос – пишите".

Донос я писать не хотел, а решил обострить вопрос на почве дела: написал два новых рапорта о возможном удешевлении Сибирской железной дороги и о стеснениях отчётности по изысканиям, не достигающих главной цели: дешевизны и быстроты работы. Я привёл свой опыт как доказательство: в этом опыте правильнее допустить недостаточность работы остальных, чем геркулесовские силы одного.

В этой моей попытке перенести вопрос об удешевлении в Управление казённых дорог, я не достиг цели: представление моих изысканий начальником работ было назначено во вторую очередь, и таким образом рассмотрение проекта начала Сибирской железной дороги в Управлении казённых дорог должно было происходить без моей записки.

Тогда я подал рапорт Г. Председателю генерал-лейтенанту Н.П. Петрову о возможном удешевлении строительного типа Сибирской железной дороги. Председатель приказал мне составить расценку своей части линии и, выслушав меня, спросил: желаю ли я успеха по делу, или преследую личные цели? – Я, конечно, ответил, что только успех дела мне интересен. Тогда Г. Председатель сказал, что моя расценка будет рассмотрена, а для проведения моих взглядов мне предложена была Казань-Малмыжская дорога.

В Правительственном Вестнике были напечатаны слова Господина Министра путей сообщения, перепечатанные в газетах и в том числе в "Новостях" от 1 июня, что Г. Министр нашёл возможным уменьшить смету представленных расходов по Сибирской дороге до Иркутска, в общем до 15 миллионов. Я написал два рапорта: один Г. Председателю, а другой Начальнику работ о том, что извиняюсь и прошу считать мой горячий рапорт несуществующим.

Я уехал на изыскания Казань-Малмыж и считал вопрос оконченным.

К сожалению, по приезду, осенью, новый Г. Председатель Управления казённых дорог отнесся ко мне иначе. Он упрекнул меня изысканиями в Сибири, которые начальник работ поручил проверить инженеру Адрианову, и последний, признав их негодными, представил совсем новые.*

[* Подстрочное примечание:

«Господин Председатель высказал мне своё неудовольствие также по поводу изысканий ветки Садка-Бердяуш и Садка-Бокал, сделанных мною в 1890 г. по своей собственной инициативе и переданных мною в Министерство безвозмездно за мой труд. В этой местности делали изыскания и представители Министерства Путей Сообщения и горный инженер Воронцов, изыскания которого Министерством Государственных Имуществ в феврале 1891 г. внесены в Комитет министров. В декабре 1890 г. Министр Путей Сообщения распорядился запросить начальника работ, сколько нужно инженеров и денег, чтобы в месяц сделать изыскания вышепоименованных веток. Начальник работ тогда отсутствовал и помощник его В.Н. Жуков ответил, что я уже сделал изыскания. Тогда Г. Председатель Временного Управления генерал-лейтенант Н.П. Петров вызвал меня в Петербург. Мои изыскания оказались на 18 вёрст (при длине линии всего 76 вёрст) короче изысканий инженера Воронцова и несмотря на широкую колею, взамен узкой Инженера Воронцова, дали ещё 500 тыс. экономии. Г. Председатель теперь ставит мне в вину тот факт, что мои нивелировщики наделали ошибок. Сколько бы они не наделали их – это во-первых, неизбежно во всех предварительных изысканиях, во-вторых идея изысканий моих всё-таки верна, потому что мои изыскания приняты к постройке. Если реализовать сокращения в длине и получившийся денежный остаток, то увеличение земляных работ, происшедшее от ошибки нивелировщиков, составит такую ничтожную часть всей экономии, которой человека, давшего свой даровой труд, верную идею, неудобно и упрекать».]

Проверка изысканий – вещь неизбежная и необходимая. На Уфа-Златоустовской дороге было 4 проверки. Но послать проверить – ещё не значит проверить: тоннель на Уфа-Златоустовской железной дороге назначено два раза

проверить – в четвёртый я его умилил. Я просил разрешения Г. Председателя присутствовать при рассмотрении изысканий инженера Адрианова, – мне отказали.

В награду за блестящие изыскания инженера Адрианова, значительно более молодого, чем я и по выпуску и по службе, послали начальником изысканий за Иркутск.

А между тем, несомненный факт, от которого отказаться можно только, отказавшись от самой науки изысканий, таков: изыскания инженера Адрианова до пересечения Томи (всех изысканий по магистрали моих было 395 вёрст; из них 285 до Томи, а 110 за Томью), длиннее моих на 8 вёрст, при уменьшении работы всего на 17 тыс. кубов. Каждая верста, считая эксплуатационные расходы, строительную стоимость и излишний пробег грузов, даёт стоимость в 150 тыс. руб., что на 8 вёрст составит 1 200 000 руб., а 17 тысяч кубов стоят всего 52 тысячи рублей. Сколько ни прибавлять к этому стоимости мостов, которых кстати у меня меньше даже какой-то цифры в 300 тысяч, всё-таки придётся отказаться от линии сторонней.

При этом ещё я указываю, какие возможны улучшения на моей линии, которые, за недостатком времени, я не мог сделать. С этими улучшениями моя линия, при восьми верстах экономии, даст ещё несколько десятков тысяч кубов сбережения и новым изыскателям от линии инженера Адрианова до Томи, очевидно, придётся отказаться.

Несомненно, что и Г. Председатель, и Начальник работ, и инженер Адрианов – все трое*

[* Подстрочное примечание:

«А также Начальн. Техн. Отдела П.Я. Соколов»]

впали в бессознательную ошибку, возможную со всяким, но нельзя при этом не обратить внимания на тот факт, который подтвердили уже и граф Киселёв, в обращении к ИМПЕРАТОРУ, и известный, заслуженный военный инженер, скрывший своё имя под инициалами А. Б., в своей брошюре, – что лишнее мнение в обсуждении проектов никому помешать не может, а тем более мнение человека, считавшегося до сих пор знающим, опытным и оказавшегося к тому же более компетентным, чем инженер Адрианов. Таким образом из перечня всего предыдущего явствует, что все особо трудные поручения Начальника работ исполнялись мною всегда с исключительным успехом и деятельность моя в бумаге Начальника работ ко мне уже после Сибирских изысканий названа "выдающейся деятельностью".

С такой же готовностью исполнял я все поручения бывшего Председателя Казённых железных дорог, что и было выражено Его Превосходительством напутственным словом на Казань-Малмыжские изыскания, что он не сомневается и верит в успех моего дела.

Такой же лестный отзыв услышал я от А.Н. Геракова, которому поручено было принять результаты моей работы по должности Председателя по делу Рошковского о том, что я выполнил возложенное на меня поручение с той быстротой и успехом, в которых он никогда не сомневался.

Наконец, и Казанское Земство, для которого я работал, выразило Вашему Высокопревосходительству в своей записке лестное для меня мнение о моей деятельности.

Всем этим, может быть, будет доказана и моя практическая способность к делу. А между тем, несмотря на лестное внимание, оказанное мне Вашим Высокопревосходительством, я не у дел. И высоко ценя это внимание, горячо благодарный за него, я ни минуты не сомневался, зная строй нашей министерской жизни, в безрезультативности для меня этого внимания. Я не буду приводить в доказательство этого фразы тех, которые с точки зрения власти Вашего Высокопревосходительства являются только комичными,*

[* Подстрочное примечание:

«Если не ошибаюсь, П.Я. Соколов дал обещание, что, пока он в Министерстве, я не буду иметь дела»]

но приведу вот какой факт, очень скоро подтвердивший мою уверенность, что старая партия не даёт мне дела. Тифлисское дворянство, в лице своего Предводителя, обратилось ко мне с предложением взяться за дешёвую работу в Кахетии (я не искал этого дела: ко мне обратились). Это приглашение у меня. Я передал о нём инженеру Плакиде, у которого было это дело, с просьбой доложить Г. Председателю о моём согласии. И на это ничтожное дело я не удостоился быть назначенным. Таким образом добрые намерения Вашего Высокопревосходительства, благоволение ко мне Его Превосходительства Г. Председателя Упр. каз. ж. д. ныне Товарища Министра не помогли мне. Вот против этой стены, легкой между добрыми намерениями Высшей власти и мною, я и поднялся всеми силами моей энергии, моей любви к делу, моей принесённой пользы и незапятнанной чести.

Когда я проводил терпеливо в жизнь свои идеалы, начальник работ называл их "бредом". Когда они прошли в дело, около этого дела охранителями идеи удешевления явились те же люди, которые называли их "бредом", и, вероятно с целью более надёжного охранения этого бреда прежде всего удалили меня совсем от дела. Результаты успешные: от прошлогоднего заявления бывшего Г. Министра путей сообщения Министру финансов о том, что он нашёл возможным уменьшить расходы Сибирской дороги, и от предполагавшейся экономии*

[* Подстрочное примечание:

«В своём месте я укажу на вкраившуюся ошибку в доказательстве необходимости мостов на больших Сибирских реках»]

уже почти ничего не осталось с тою разницей, что дорога, дойдя до стоимости самой укомплектованной дороги, осталась с типом "удешевлённым", т. е. на ней будет меньше удобств, чем на любой узкоколейной за 12 т. р. верста. Для меня как инженера причина ясна: если подрядчик работает, благодаря уничтоженным мною бермам, куб земляных работ по 90 коп., а казна платит этому подрядчику 2 и 3 рубля, то ясно, что все упрощения при этом пойдут на вящую пользу подрядчикам. Если расходовать на цемент с доставкой в Уфу по 9 руб. 50 копеек (истраченных Михайловским) вместо 7*,

[* Подстрочное примечание:

«Отчёт Уфа-Златоустовской железной дороги, глава 3: цена в работе показана 9 р. 50 коп. Стоимость бочонка на любом заводе 4 р. 95 к., стоимость

перевозки в Уфу не выше 1 р. 70 к., за хранение и расходы по складу 35 коп. (иначе незачем устраивать и склады, а надо было передать с рук на руки подрядчику, что в конце концов и должно было произойти). Итого 7 руб. (вместо 9 р. 50 коп.), что на 100 тысяч бочонков даст разницу в 250 000 рублей.»]

что можно доказать совершенно точными цифрами, если монополисту контрагенту Березину переплачивать без всякой надобности почти вдвое (теперь это ещё удобнее делать, когда упразднены торги даже), – одним словом, если всякий расход увеличивать почти вдвое, то тогда и вся стоимость будет вдвое, чем только и объясняется разница между представленной мною в прошлом году расценкой на Сибирскую железную дорогу и той, какую представил Начальник работ.

Вот при каких обстоятельствах я решил прибегнуть к печати.

Г. Председатель обвиняет меня по этому случаю в критике двух высших учреждений в Государстве. По чистой совести, нет: я имел в виду не высшие учреждения, а только некоторых техников. Я имел в виду обнажить почву, на которой стою, и избавить себя от возможности представлять пред Вашим Высокопревосходительством мою деятельность не в том виде, в каком она должна быть представлена. Не для того я не жалел себя в беззаветной работе, чтобы дать право желающим придавать ей своё освещение: то обвиняя в доносе, то в критике государственных учреждений, то в каком-то своеволии, о котором лучшая сила техников – Императорское Техническое Общество высказалась так: "строители отнеслись с той добросовестностью и с тем духом критики, в которых лежит залог всякого прочного прогресса" (Железнодорожное Дело № 44, 1888 г.). Не видел этого своеволия и генерал-лейтенант Н.П. Петров, и Действительный Статский Советник А.Н. Горчаков, и земство, и те товарищи, с которыми я работал и проводил в жизнь свой взгляд. Проводил всегда, высказывая свои мнения и беря на себя только посильную ответственность. Если мне суждено пострадать за то, что я не могу изменить долгу присяги, службы и чести, как я их понимаю, то пусть и обрушится на меня со всей тяжестью кара ответственности. Я писал в своем рапорте Начальнику работ и теперь повторяю: меньше всего я желал бы идти этим последним, остающимся в моём распоряжении, путём, но обстоятельства сильнее меня. И да поможет мне на моём тернистом пути Господь и вера в существующую правду.

Инженер Михайловский 2-й [Подпись]

В заключение, во избежание новых обвинений в действиях из-за угла, честь имею донести Вашему Высокопревосходительству, что содержание этой докладной записки сообщено мною всем, о ком я упоминал здесь: генерал-лейтенанту Н.П. Петрову, Инженер-Действительному Статскому Советнику Ададурову, Инженер-Действительному Статскому Советнику Горчакову, Действительному Статскому Советнику Инженеру Михайловскому 1-му, Действительному Статскому Советнику Инженеру Меженинову, Члену Управления казённых железных дорог Инженеру Кетрицу 2-му и Начальнику Технического Отдела Управления Инженеру Соколову.

Инженер Михайловский 2-й [Подпись] »

РГИА. Ф. 265. Оп. 2. Д. 1045. Л. 149–155. Заверенная копия. Машинопись. Орфография записки приведена к современному виду.

Список используемых источников:

1. Баландин С.Н. Новосибирск: история градостроительства 1893-1945 гг. Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд., 1978. 135 с.
2. Гарин Н. Насущный вопрос // Новое время. 1893. 16(28) марта. № 6123. С. 1–2; 17(29) марта, № 6124. С. 1.
3. Гарин Н. По Корее, Манчжурии и Ляодунскому полуострову. СПб., 1904. 384 с.
4. Гарин-Михайловский Н.Г. Собрание сочинений. Т. 5. М.: Гослитиздат, 1958. 719 с.
5. Зензинов Н.В. защиту Гарина-Михайловского // Гудок. 1991. 24 мая, № 98. С. 1–2.
6. Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М.: Транспорт, 1986. 216 с.
7. Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1893-1904. Т. 1–28. Экземпляр Российской государственной библиотеки, шифр: А306-1.
8. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. СПб.: Гос. тип., 1903. 475 с.
9. Юдина И.М. Н.Г. Гарин-Михайловский: жизнь и литературно-общественная деятельность. Л.: Наука, 1969. 238 с.

© 2016, Канн С.К.

Неизвестная записка Н.Г. Гарина-Михайловского

© 2016, Kann S.K.

Unknown note by N.G. Garin-Mikhailovsky