



Сергей Константинович КАНН,
с.н.с. отделения ГПНТБ СО РАН

ПУБЛИЦИСТИКА Н.Г.ГАРИНА-МИХАЙЛОВСКОГО
И ЕЕ РОЛЬ В УДЕШЕВЛЕНИИ ПРОЕКТА
СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В новосибирском краеведении прочно утвердился взгляд, связывающий ссору начальника изысканий 1891-1892 гг. Константина Яковлевича Михайловского-1 и его подчиненного Николая Георгиевича Михайловского-2 с их разногласиями относительно места мостового перехода Транссиба через Обь. Чтобы понять, что это далеко не так, совсем не обязательно погружаться в глубины историографии. Публицистика Н.Г.Михайловского (будущего писателя Гарина) вполне точно указывает на истинные причины их противостояния.

Н.Г.Гарин-Михайловский считал постройку Сибирской магистрали вторым «мирным завоеванием Сибири». Он писал, что необходимо устранить «губительную рутину» в железнодорожном деле, заменив ее самыми передовыми методами проектирования. В ряде статей 1880-х - начала 1890-х гг. он предлагал меры по сокращению неэффективных расходов и развитию железнодорожной сети за счет сэкономленных средств. В 1886-1890 гг., во время изысканий на Урале, где его талант сберег для казны почти полтора миллиона рублей, он впервые выступил против «техников старой школы», обвинив их в «дружбе» с подрядчиками и желании сохранить давно устаревшую систему работ.

Поддержанный группой единомышленников, среди которых были инженеры Бергамаско, Брун, князь Друцкой-Соколинский, Конопчинский, Подруцкий и ряд других, Михайловский-2 составил записку, представленную Михайловскому-1. Извлечения из нее появились в «Железнодорожном деле» (1888, N 44) за подписью «Практик». Записка заканчивалась призывом «строить только то, что крайне необходимо, отложив постройку всего полезного до того времени, когда дорога будет в силах своими доходами оплачивать делаемые затраты»^[1]. Статья имела задиристый тон, но его сглаживала оговорка редакции, что «чисто личные и не зависящие соображения» вынуждают журнал ограничиться кратким изложением сущности предложений.

Тем временем Н.Г.Михайловский продолжал настойчиво добиваться пересмотра прежних концессионных порядков. В своей новой статье «Несколько слов об удешевлении постройки железных дорог в России»^[2] он перешел к освещению подробностей. Привел цифру потерь казны от системы частных подрядов, доходившую до 35%^[3]. Подчеркнул, что недоверие к инженерам, формализм и мелочность влекут те самые убытки, для предотвращения которых вроде бы и был создан надзор. Исправить положение мог бы отказ от излишней опеки и угрозы начетов, введение повышенных окладов и премий из средств, сбереженных в результате изысканий.

По мнению автора, роскошь дворцов-вокзалов, зеркал и бархатных кресел противоречила бедному состоянию страны, в которой отсутствовали тысячи верст рельсовых путей. МПС возводило будки за тысячу-полторы рублей, тогда как простые крестьянские избы стоили всего 150-300. Изящная облицовка мостов и труб, «чистая теска», всякие там «красивые ленточки» сооружений выражались «странными» и далеко не экономными цифрами. Но, самое главное, что из-за стремления к быстрой постройке она превращалась в «войну для

той местности, где она велась», сопровождалась произволом пришлых артелей, взлетом цен и «ослаблением экономических сил края». Выигрывая в скорости работ, казна ощутимо теряла «в денежном отношении» ^[4].

Ознакомившись с этим «букетом» обвинений, К.Я.Михайловский заявил, что не только их не разделяет, но и будет противодействовать им всеми доступными способами. Если же все-таки эти взгляды пройдут в жизнь, то, конечно, не он будет исполнять их. Как осторожный и опытный строитель, он считал, что в суровых условиях Сибири безоглядная экономия приведет лишь к ухудшению постройки и к возможному перерасходу кредитов (что, в конечном итоге, и произошло). Но в тот момент несогласие Н.Г.Михайловского выразилось в заявлении, что он «не находит удобным» продолжать их совместную службу.

К своему большому удивлению, через некоторое время инженер был вновь вызван на изыскания великого Сибирского пути. «Я зову вас к себе, - убеждал его К.Я.Михайловский, - потому что мы будем строить самым дешевым образом: даже будки будем крыть соломой. Я дам вам полную самостоятельность в деле удешевления и только в крайних случаях предложу вам свой опыт». С восторгом приняв эти слова, Михайловский-2 весной 1891 г. отправился в Сибирь и, работая по 20 часов в сутки (с 2 ночи до 10 вечера), выполнил предложенное ему поручение по изысканию магистральной линии в обход Томска.

Весь риск этого замысла хорошо понимали и начальник, и подчиненный. Уже 14 июня не дремлющий «Сибирский вестник» разнес на всю округу, что «Томску грозит страшное, непоправимое бедствие» ^[5]. Михайловский-2 ответил из Колывани, что его задача - «чисто техническая, ничего не предвещающая» ^[6]. И хотя это было сущей правдой, требовалось мужество, чтобы принять обвинения в «чисто водевильных расчетах» и «прямолинейной логике, проводящей, с циркулем в руках по карте, пути сообщения по необитаемым тундрам» ^[7].

К концу сезона Михайловский-2 «сделал» лично 750 верст, в том числе и 399 верст магистральной линии от Сектов на Кривошеково-Почитанку ^[8]. В сложной пересеченной местности стоимость этих работ определилась всего в 17 руб. на версту, тогда как два десятка других инженеров в плоской, как бильярдный стол, степи сделали лишь по 142 версты ценою в 39 руб. Когда в августе на место работ приехал Михайловский-1, то он, убедившись в успехе, телеграфировал в Петербург, что с весны можно приступать к постройке по всей линии. Вместе с тем, в той же Колывани, он твердо заявил в присутствии Н.Г.Михайловского и всех остальных инженеров, что употребит все свое влияние, чтобы строить Сибирскую дорогу так же, как строил он и раньше.

В полном отчаянии Михайловский-2 спросил, зачем же тогда его приглашали, на что получил холодный ответ, что «казна никого не держит». Услышав такое и горячася все больше, Н.Г.Михайловский сказал, что всегда дорожил делом Сибирской дороги и поздно предлагать ему такой «выход», когда он коснулся этого дела так близко, надеясь на обещанное удешевление. Но К.Я.Михайловский, не обращая внимания на подчиненных своего коллеги, а, может, специально для них, процедил: «Вы хотите бороться с существующим строем: для таких много места в Каинске». Намек был слишком явным, поэтому Н.Г.Михайловский ответил, что еще будет возможность разобраться, за что он борется, и что найдутся силы, близкие к подножию престола, которые подтвердят его «безупречную политическую благонадежность». На этом словесная перепалка прекратилась.

Сразу вслед за ней, 22 августа, Михайловский-2 написал резкий рапорт, который, ввиду прозвучавшей угрозы, закончил словами: «пусть я буду первый инженер, который доведет себя до Суда, но, если иначе нельзя осветить вопрос, то хотя и с невыразимым горем, но я пойду и на это». Копия этого рапорта могла попасть на стол министру, о чем Н.А.Андрущенко поспешил предупредить С.Ю.Витте ^[9]. Но разругавшиеся стороны не спешили «выносить сор» за пределы управления. Вернувшись в Самару, начальник, несмотря на свой возраст и положение, приехал на квартиру к подчиненному и спросил: что ему делать с этим рапортом? Тот ответил, что бумагу можно представить по начальству, можно отдать на суд товарищей. Тогда Михайловский-1 сказал: «Я не дам хода рапорту, а хотите писать донос - пишите».

«Донос» Н.Г.Михайловский писать не хотел, поэтому решил «обострить вопрос на почве дела», написав два новых рапорта об удешевлении Сибирской железной дороги и о стеснениях отчетности, не достигавших ни дешевизны, ни быстроты постройки. Чтобы усмирить «непослушного» инженера, на него был инициирован начет контроля на сумму 8547 руб. Михайловский-1 рапортом N 154 от 28.01.1892 передал вопрос о непредоставлении Михайловским-2 отчетных документов по изысканиям на рассмотрение Временного управления казенных железных дорог ^[10]. Скандал, таким образом, переключался в великосветские салоны Петербурга, отбрасывая мрачную тень на и без того не светлую репутацию Министерства путей сообщения.

Одна сторона спасала честь мундира, другая - собственную честь. В этой борьбе более высокие шансы имел тот, кто был вхож в более высокие кабинеты. Руководитель техотдела П.Я.Соколов пообещал даже, что пока он на своем посту, Михайловский-2 «не будет иметь дела». «В Министерстве путей сообщения заседали такие же дельцы, каким был его начальник, - писала позднее супруга Гарина-Михайловского, - и они, узнав об его уходе, составили бы себе мнение, как о человеке непокладистом и неуживчивом, которому не следует давать ходу» ^[11].

В надежде, что его статьи попадут на глаза императору, Н.Г.Михайловский перенес полемику на страницы столичных изданий. В суворинском «Новом времени» выступил за право корпорации инженеров отстаивать честь своих коллег ^[12]. В «Русском богатстве» он простодушно писал: «Если можно изменить положение дела с пользой, если можно пролить свет на эти искусственные потемки, то нет основания и не возжечь светильника» ^[13]. Конечно, это были мечты безнадежного романтика, а не «практика», как он себя называл.

Выдвижение к властным рычагам С.Ю.Витте, поддерживающего идеи удешевления, обрадовало Н.Г.Михайловского ^[14]. Весной 1893 г. он опубликовал на первой полосе «Нового времени» статью «Насущный вопрос», в которой призвал «русскую техническую силу», пока еще не поздно, предпринять все усилия по сбережению средств казны, «помня Кто стоит во главе этого дела, помня, что за высокое доверие Того, Кому принадлежит сердце русского народа, она тяжело ответит пред историей этого народа» ^[15]. Такое явное «несоблюдение установленной формы» вывело бюрократию из себя. Новый министр путей сообщения А.К.Кривошеин потребовал объяснений и, даже не прислушиваясь к ним, уволил автора статьи «по 3-му пункту», «без объяснения причин» ^[16].

Инженер-писатель Н.Г.Гарин-Михайловский отступил, вроде бы ничего не добившись. Переписка о погашении его начета длилась еще несколько лет, пока в конце 1897 г. Госконтроль очень тихо не списал ему этот долг ^[17]. Тем не менее, у этой истории были последствия. Уже в 1892 г. Витте урезал предварительную расценку Сибирской железной дороги от Челябинска до Иркутска на 15 млн руб. ^[18] Затем переделка смет в сторону

снижения расходной части стала постоянной, что, в конечном итоге, не могло не отозваться на технических условиях постройки.

Примечания

- [1] Железнодорожное дело. - 1888. - N 44. - С.364.
- [2] Там же. 1889. N 21. С.204-208.
- [3] Там же. С.205.
- [4] Там же. С.207-208.
- [5] Сиб. вестник. - 1891. - N 67. - С.1.
- [6] Там же. N 78. С.3.
- [7] Там же. N 100. С.1.
- [8] РГИА. Ф.364. Оп.4. Д.325. Л.153.
- [9] Там же. Ф.268. Оп.3. Д.334. Л.35об-36.
- [10] Там же. Ф.364. Оп.4. Д.325. Л.143-144об.
- [11] ОР РНБ. Ф.1000. Оп.2. Д.294. Л.22.
- [12] Новое время. - 1892. - 10 февр. - N 5730.
- [13] Русское богатство. - 1892. - N 3. - С.253.
- [14] Сибирские огни. - 1966. - N 12. - С.148.
- [15] Новое время. - 1893. - 16 марта. - N 6123. - С.2.
- [16] ОР РНБ. Ф.1000. Оп.2. Д.294. Л.52.
- [17] РГИА. Ф.364. Оп.4. Д.325. Л.273-284об; ГАТО. Ф.216. Оп.1. Д.11. Л.49, 50, 55; Д.46. Л.28-29об.
- [18] Новости и бирж. газета. - 1892. - 1 июня. - N 149. - С.1.