



*Гарин-Михайловский
Николай Георгиевич
(1852–1906)*

Инженер и Писатель

Николай Георгиевич Гарин-Михайловский родился в феврале 1852 г. в Санкт-Петербурге в дворянской семье. Чести быть крестником императора Николая I он обязан своему отцу, который во время венгерской кампании 1848-1849 гг. заслужил особое расположение царя.

Детство его прошло в Одессе, где поселилась семья после отставки отца. По окончании гимназии юноша поступил в Петербургский университет на юридический факультет, а через год перешел в Петербургский институт инженеров путей сообщения, который окончил в 1878 г. и был назначен в армию на строительство дорог до Бургаса в Болгарии.

Хорошо известно, что многие литературные произведения будущего писателя Н.Гарина носят автобиографический характер. Такой псевдоним он выбрал в честь своего сына Гари, а среди коллег-инженеров был известен как Михайловский-второй, так числился и в документах Министерства путей сообщения, поскольку фамилию Михайловский носил другой известный инженер и будущий начальник Николая Георгиевича - Константин Яковлевич Михайловский.

Герой его тетралогии Карташов («Детство Темы», «Гимназисты», «Студенты», «Инженеры») начал свой инженерный путь на изысканиях и строительстве Бендеро-Галацкой железной дороги. Прибыв на изыскания после окончания института, Карташов не имел о них никакого представления. Готовясь к выходу в поле «...он долго выбирал из костюмов, во что ему одеться, и надев лакированные ботинки, щегольскую, вроде гусарской, куртку, форменную шапку и золотое пенсне».

Но Карташов принял сразу разумное решение: «Теперь учиться, учиться и учиться. Учиться у рабочего, десятника, техника...».

Это подтвердил и инженер, с которым он начал работать: «...Основное правило в Нашем деле: за незнание не бьют, но за скрыванье своего незнания - бьют, убивают и вон гонят с дела... Негодяй, который говорит знаю, а сам не знает, губит безвозвратно дело». Карташов прошел все операции по прокладке линии, проверили его и на разбивке кривой. За ним наблюдал инженер из тех, которых называли «Даниловскими орлами». (М.А. Данилов - опытнейший и талантливый изыскатель и строитель многих железных дорог - в то время главный инженер на строительстве Бендеро-Галацкой железной дороги.)

«...Когда разбивка была окончена, Пахомов подошел ближе и внимательно, с видом знатока, смотрел на колья, обозначающие кривую. Местность была открытая, пологая, красивая кривая ясно обозначалась кольями, и Карташов, затаив дыхание, следил за Пахомовым». Разбивка была сделана отлично... Это его окрылило, он шел дальше, представляя, что «страсть его предков к охоте переродилась в нем тоже в своего рода охоту: линия - это тот же зверь, которого тоже надо уметь выследить по разным приметам, требующим знания, опыта, особого дарования».

И вскоре он «выследил зверя», прокладывая направление отрезка новой линии. Его вариант оказался лучше прежнего - более коротким, более выгодным и был принят.

Начальник партии, осмотрев его вариант трассы, протянул Карташову руку и сказал: «Поздравляю и предсказываю Вам в будущем хорошего изыскателя, потому что свойство изыскателя - не верить никаким авторитетам, отцу и матери не верить, не верить картам, своим глазам, черту не верить, тогда только будет уверенность, что линия выбрана правильно. А в этом все».

И начальник партии не ошибся - Карташов, а точнее Н.Г.Михайловский, оказался настоящим изыскателем и не только хорошим, а выдающимся изыскателем.

Необходимость срочного строительства Бендеро-Галацкой железной дороги возникла в ходе русско-турецкой войны 1877-1878 гг. К этому времени общая протяженность железных дорог России превысила 20 тыс. км. Однако к границе с Румынией подходила только однопутная линия Раздельная - Тирасполь - Бендеры - Кишинев - Унгены.

Строительство Бендеро-Галацкой дороги началось 10 июня 1877 г. Определили объемы: около 4,5 млн. м³ земляных работ, 300 мостов и труб, 15 станций, 4 разъезда со всеми сооружениями.

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

Погода не благоприятствовала строителям: часто шли проливные дожди, только шесть из каждых десяти дней были полностью рабочими. Через 100 дней после начала строительства по всей линии открыли движение поездов. Дорога сокращала на 200 км путь к боевым порядкам русской армии. Для снабжения русских войск стала работать вторая линия, значительно уменьшилась зависимость от румынских железных дорог.

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

Также успешно работал Николай Георгиевич на постройке Поти-Тифлисской дороги. Однако недолго. Заметив незаурядные способности молодого инженера, концессионеры предложили ему участвовать в барышах с условием - если он пойдет на темные махинации по снижению качества работ, уменьшению числа искусственных сооружений, использованию негодных материалов и тому подобное. Михайловский возмутился. Возникший конфликт между ним и хозяевами стройки вынудил его подать в отставку.

«Я бросил службу, - писал он потом, - за полной неспособностью сидеть между двумя стульями: с одной стороны, интересы государственные, с другой - личные, хозяйские. Казенных же дорог не было».

Только на строительстве Самаро-Златоустовской дороги, служившей началом Великого Сибирского пути, он по-настоящему обрел себя. Тут в полной мере проявился его блестящий талант изыскателя и строителя. Его высоко ценило начальство, он был любимцем своих коллег. «Деятельность нашего остроумного, талантливого человека и превосходного товарища Николая Георгиевича Михайловского, - писал его коллега по работе инженер Г.М.Будагов, - слывшего у нас под именем "божественный Ники", делала всю внутреннюю жизнь строителей, их работу как-то особенно красочной и приятной».

Эта приподнятость и радость труда чувствуется и в письмах Николая Георгиевича к жене. «Мои изыскания, - писал он, - идут очень удачно. Я сделал вариант, который даст 300 тыс. экономии. С тобой первой делюсь, еще начальство не извещал». Он упорно ищет пути для улучшения методов и организации изысканий, а его проекты служат примером их идеальной разработки.

«Я уничтожил бесполезный и бессмысленный тоннель, сделав сокращение до миллиона, - писал он своей жене. - Теперь самое трудное: устроить тоннель там, где ему надлежит быть, т.е. на перевале Сулеи, с сокращением 10 верст линии. Эта задача трудней первой...».

Коллеги Н.Г.Гарина-Михайловского поражались его инженерным способностям. «Чувство местности у Николая Георгиевича было удивительным, - писал один из его сотрудников. - Продираясь на лошади по тайге, утопая в болотах, он, будто с птичьего полета, безошибочно выбирал наиболее выгодные направления».

Осенью 1890 г. по случаю окончания строительства Самаро-Златоустовской железной дороги и прибытия первого поезда из Уфы в Златоуст Н.Г.Михайловский выступил на торжествах с речью. Он говорил о значении дороги, о том, что строители провели труднейшие изыскания, выполнили большие объемы земляных, скальных, взрывных и других работ, что заслуживает всенародного признания и похвалы. Николай Георгиевич пообещал, что строители будут трудиться также и дальше, прокладывая железнодорожный путь на Челябинск. Заканчивая свою речь, он воскликнул:

- Мы в начале пути. Нас ждут Сибирь и несметные богатства Дальнего Востока, которые покоятся без движения, а могут быть обращены на счастье людей. Я верю, что придет великий час, когда русская железная дорога выйдет к заветному берегу и кто-то, сняв шляпу, громко скажет: «Здравствуй, Тихий, здравствуй, Океан!».

Весной 1891 г. его назначают начальником изыскательской партии на Западно-Сибирской дороге. Его задача состояла в том, чтобы проверить изыскания, проводившиеся четыре года назад под руководством инженера Н.П.Меженинова. «Я совершенно счастлив, - писал он жене. - Все тут по мне. Эти 60-верстные в день поездки верхом для рекогносцировки местности, без еды, без дорог, на полных рысях тряской лошади, все ночевки на мокром сене (сверху снег, снизу мокро), все эти косогоры, болота, утомление до рвоты... Но теперь все позади. Я рванул здесь, как только мог».

Изыскания на Западно-Сибирской дороге, согласно документам Российского государственного исторического архива (РГИА), были организованы следующим образом. Комитет министров 21 февраля 1891 г. разрешил их провести от Челябинска до Томска или другого пункта Средне-Сибирской линии. Временное управление казенных железных дорог 12 марта 1891 г. поручило техническому отделу выработать инструкцию и технические условия линии. Производство изысканий и строительство было возложено на К.Я.Михайловского.

Для производства изысканий рекомендовалось создать семь полевых партий. Срок изысканий 1 год и 9 мес. Первые 9 мес. - семь партий, остальные 12 мес. - три партии. Стоимость изысканий - 200 тыс. руб.

Инструкция для производства изысканий была утверждена министром путей сообщения 30 июля 1891 г. В ней относительно направления дороги говорилось, что оно [450-->451] должно быть принято от Челябинска на Петропавловск - Омск - Каинск и далее к Средне-Сибирской дороге.

При этом следует придерживаться «почтового тракта на Колывань, переходя реку Обь или близ этого города или сим последним и станцией Дубровино, в удобном для устройства пристани месте. Затем пересечь водораздел между р.р. Обь и Томь».

Если Томск останется в стороне, то к нему должна быть устроена ветка.

Интересно, что проект этой Инструкции представил в МПС К.Я.Михайловский 23 июля 1891 г. Он в основном и был утвержден в министерстве. Но при определении направления изысканий Константин Яковлевич предлагал от Каинска сделать два варианта: один на Томск, а второй - в обход его. При этом также рекомендовалось придерживаться «почтового тракта на г. Колывань, переходя Обь или вблизи Колывани или между Колыванью и Дубровино».

К.Я.Михайловский сократил в первый год изысканий число партий с семи (как он предлагал для «солидности» министерству) до пяти, а во второй - с трех до одной. Он хорошо знал способности и возможности Н.Г.Михайловского как изыскателя, поэтому и поручил ему самый сложный и ответственный отрезок магистрали.

В пятую партию Н.Г.Михайловского получили назначение и им были направлены на полевые изыскания инженеры А.К.Бергамаско (1885 г.), И.И.Стримович (1885 г.) и для исследования Оби - В.И.Роецкий (1889 г.).

Пятая партия выполнила огромный объем работ, намного превышающий задание. В своем рапорте К.Я.Михайловскому об окончании изысканий Гарин-Михайловский писал: «В инструкции, полученной мною, на изыскания от ст. Овчинниково на Колывани до соединения со Средне-Сибирской ж.д. и ветки на Томск всего 470 верст... По приезде на место работ рекогносцировка выявила необходимость сделать линии:

Секты - Кривошеково - Починка - 399 верст;

Овчинниково - Колывань - Балта - 122 версты;

Овчинниково - Кривошеково - 104 версты.

Магистраль в предположении на Томск - 88 верст.

Ветка на Томск - 37 верст.

Итого: 750 верст.

Сверх того: нивелировка в предположении линии на Томск - 31 верста, в предположении пересечения у Томска - 22 версты.

Вариантов - 50 верст.

Рекогносцировка - 280 верст.

Надо было просить увеличения штата или увеличения срока изысканий. Я решил сделать попытку произвести эти изыскания самому. Попытка удалась».

Его рабочий день начинался в 2 часа ночи, а кончался нередко в 10 часов вечера. Говоря об условиях работы он писал: «Изнурение, усталость, а тут еще дождь, необходимость спать в грязи, под открытым небом».

За Обью «мириады насекомых вьются над этими печальными местами: комары серые и рыжие, мошки, оводы, слепни, одним словом разные кусающие насекомые, которых местные жители называют "гнустью".

Многие рабочие не выносили этих условий и проработав 3-4 дня отказывались и разбегались, хотя заработная плата доходила до 1,5 руб. в день».

Одним словом, работа была «хуже каторжной... Не только лошади, но даже люди приходили в бешенство».

В РГИА хранится карта с указанными вариантами трассы Западно-Сибирской дороги, которые нанес сам Н.Г.Гарин-Михайловский или его помощники. Ее передали члену Временного управления казенных железных дорог МПС профессору Леопольду Федоровичу Николаи. Он приезжал в Челябинск в сентябре 1891 г., чтобы на месте [451-->452] ознакомиться с результатами изысканий до получения отчета. В его рапорте начальнику управления приведен схематический план трассы Западно-Сибирской линии с тремя вариантами расположения мостового перехода через Обь и двумя вариантами соединения со Средне-Сибирской дорогой - с заходом в Томск и в обход его. В рапорте указывалось, что предпочтительнее вариант прокладки трассы без захода в Томск с устройством моста через Обь у Кривошекова.

В статье «Сибирская железная дорога»^[1], опубликованной в газете «Новое время» (N 5599 от 30 сентября 1891 г.) Николай Георгиевич, рассказывая об изысканиях Западно-Сибирской дороги, писал:

«Изыскания произведены на протяжении около 2000 верст. Новая линия: согласно изысканий идет от Челябинска на Петропавловск, пересекает Иртыш около гор. Омска, далее проходит, придерживаясь прямого направления на 25 верст южнее города Каинска, пересекает р. Обь в селе Кривошекове, в 40 верстах на юг от Колывани, затем р. Томь в деревне Тала, южнее гор. Томска, и, наконец, около Мариинска соединяется с произведенными три года тому назад изысканиями Средне-Сибирской железной дороги.

Согласно инструкции, линия должна идти, придерживаясь по возможности почтового тракта и пересекать реку Обь между гор. Колыванью и почтовой станцией Дубровино, севернее Колывани.

В этом смысле и были произведены изыскания. Место для перехода через реку Обь в этом участке, как самое удобное, найдено в 8 верстах севернее Колывани, около деревни Скала. Тем не менее и здесь река имеет до 800 сажен при низкой воде, а при большой - до четырех с половиной верст, что вызовет большие затраты на мостовые сооружения.

Вследствие этого, начальником пятой партии (всех партий - пять) инженером Михайловским 2-м сделаны дополнительные розыски и в 40 верстах южнее Колывани найден другой, более выгодный, пункт: здесь р. Обь проходит в высоких берегах (30 и 14 сажен), ложе скалистое, при меженной воде - 380 сажен, а при разливе - 680 сажен, что разумеется выгоднее и, вероятно, будет принято».

В своем произведении «Карандашом с натуры» писатель говорит о «треугольнике», где он вел изыскания в 1891 г. - «вершина которого - Томск, а база - село Кривошеково и река Обь (где назначен мост через Обь) и село Талы на реке Томи». «Я уже месяц верчусь по всевозможным направлениям этого треугольника между Обью и Томью, разыскивая, намечая будущую железнодорожную линию Сибирской дороги. Магистраль назначена, очередь за вариантами, то есть частными изменениями».

В своем дневнике в 1898 г. Н.Г.Гарин-Михайловский записал: «Река Обь, село Кривошеково, у которого железнодорожный путь пересекает реку. На 160-верстном протяжении это единственное место, где Обь, как говорят крестьяне, в трубе. Другими словами, оба берега реки и ложе скалисты здесь. И при том это самое узкое место разлива - у Колывани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки - двенадцать верст, а здесь - четыреста сажен».

Изменение первоначального проекта - моя заслуга, и я с удовольствием теперь смотрю, что в постройке намеченная мною линия не изменена. С удовольствием смотрю и на то, как разросся на той стороне бывший в 91 году поселок, называвшийся Новой Деревней. Теперь это уже целый городок...»^[2].

[452-->453]

Он отверг проект железнодорожного пересечения Оби между двумя речками - Первой и Второй Ельцовками, где весной образовывались большие заторы льда, а левый берег был болотистым и низким, что вызывало необходимость сооружения высокой насыпи на протяженности нескольких километров.



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

Но эти важные и принципиальные изменения в первоначальном проекте удалось осуществить только после огромной борьбы при поддержке директора Геологического комитета А.П.Карпинского (будущего президента АН СССР), известных мостостроителей Н.А.Белелюбского и Н.Б.Богуславского. Наибольшее сопротивление оказали тогда томские купцы, которые требовали, чтобы железная дорога проходила через Томск. «Они не понимали, - рассказывал позже Николай Георгиевич, - что ветка выходила короче удлинения магистральной, если бы она прошла через Томск... Основные правила идеальной дороги - кратчайшее расстояние и минимальные уклоны».

В то время на правом берегу Оби простиралась дикая тайга, и на месте современного вокзала в Новосибирске находилась деревушка с переселенцами из Вятской губернии, которую в дневнике Н.Г.Михайловский назвал «Новой деревней». «Пока здесь все спит, но когда-нибудь ярко и сильно засверкает здесь новая жизнь», - писал он в своем дневнике. Эта запись оказалась пророческой. Строители моста через Обь в 1893 г. поселились здесь, и их поселок неофициально назывался Гусевкой, а через 10 лет в 1903 г. он уже стал городом Новониколаевском, в 1926 г. получил современное название - Новосибирск. Новосибирцы помнят, что создание их города тесно связано с деятельностью писателя-инженера. В его честь названы привокзальная площадь и станция метрополитена.

Для окружающих всегда оставалось загадкой, как Николай Георгиевич находил время для своей литературной деятельности. Даже в самый напряженный период полевых работ, когда не оставалось времени для сна, он начинает кампанию в печати за экономию и рациональное строительство железных дорог, выступая в крупных [453-->454] журналах и газетах с целой серией статей: «Несколько полезных предложений по удешевлению сооружения железных дорог», «Несколько слов о Сибирской железной дороге», «Рутинная в железнодорожном деле» и др.

Н.Г.Гарин-Михайловский принимал активное участие в широких дискуссиях о строительстве Сибирской железной дороги, которые шли в 90-х годах прошлого века. В статье «Несколько слов о Сибирской железной дороге» он рассматривает возможности сокращения затрат на ее строительство по трем направлениям: изыскания, постройка, изучение и анализ прошлого опыта строительства.

«Изыскания, - пишет он, - самый главный труд в деле постройки - ими гарантируется целесообразность ее. Дело это требует большого опыта и специальных способностей. Ведь недаром концессионеры считали изыскания самым важным и выгодным делом. Они сразу посылали свой немногочисленный, но отборный штат лучших инженеров - "орлов", которые доставляли своим хозяевам путем улучшения правительственных изысканий громадные барыши. Только за счет этого концессионерам были переплачены грандиозные суммы. Частью барышей они делились с изыскателями - платили им премии. А в казне премий нет. Это приводит к переходу лучших инженеров к подрядчикам». По данным Н.Г.Гарина-Михайловского, на Уфа-Златоустовской дороге на 300 верст повторные изыскания стоили вместе с премиями 210 тыс. руб., а принесли экономию 2,7 млн. руб., т.е. дали прибыль 2,5 млн. руб.

В связи с этим он предлагает и в казне повысить оплату труда изыскателей, ввести премии за хорошие изыскания, связать оплату изыскателя «с количеством и качеством труда». Иначе все способные и сильные инженеры, «имея отворенные двери в подряд», уходят туда и «являются уже не союзниками, а противниками, и противниками более сильными, чем те, которые остаются и по своим способностям не могут уйти туда же». А подрядчик получает большую выгоду и «смеется в свой жирный кулак над сентиментальными рассуждениями, что премия деморализует».

В разделе «Постройка» он выступает за применение экономически более дешевых решений, но с оговоркой «здесь легко поддаться на передержку: дешево не значит еще прочно, прочность, конечно, необходима». Приводит много примеров, где можно и нужно сокращать стоимость строительства, а также предлагает отказаться от подрядного (т.е. частного) и перейти к хозяйственному способу выполнения работ, заменить подрядчиков рядчиками, выполняющими отдельные операции.

По третьему вопросу в статье рекомендуется ввести гласные технические отчеты - «учиться на ошибках, создать зеркало работы инженеров». Отстаивая необходимость публикации отчетов, Николай Георгиевич писал: «Плодотворный путь критики принес бы быстрый и несомненный результат, и польза была бы для всех и вся, а именно, первая для дела». Только то, что делается достоянием общества, является уже истинным знанием, существующим фактом, поступает в копилку человеческих знаний. И далее: «Даже ошибки (это пагубное мнение, что их тщательно должно скрывать потому, что они компрометируют деятеля, не ошибается тот, кто ничего не делает), попадая в копилку не личного только опыта, но общечеловеческого достояния, являются высокоценными материалами... для избежания прежних ошибок».

Эту же линию проводил и писатель Н.Г.Гарин-Михайловский в своих литературных произведениях. В очерке «В области биллионов и триллионов» (1894 г.) он выступает за такой порядок в строительстве железных дорог, который дал бы возможность «систематизировать дело, составить, как и подобает такому большому делу, общий, строго обдуманый государственный план - покрыть сетью железных дорог страну». Очерку предпослан эпиграф: «Practeren censeo Carthaginem esse delendam» («Впрочем, я считаю, что Карфаген надо разрушить»). Гаринский «Карфаген» - это косность, хищничество, бесхозяйственность, процветавшие при строительстве железных дорог.

[454-->455]

Герой его рассказа «Вариант» инженер Кольцов так размышляет о строительстве железной дороги в Сибири: «Проведением дороги мы эти необъятные края сделаем реальным достоянием русской земли. Мы должны употребить все силы, чтоб уменьшить стоимость постройки дороги. Нельзя строить дороги, у нас нет средств на такие дороги, а нам они необходимы как воздух, как вода».

Эти выступления Николая Георгиевича вызвали большой резонанс и, может быть, оказали определенное влияние на принятие облегченных технических условий строительства Великой Сибирской железной дороги, что позволило значительно сократить ее стоимость. Вот что он сам говорил: «Отчасти я достиг цели. Одни, недоумевая, разводили руками, другие с пеной у рта ругали, третьи смеялись... но все заспорили, заговорили. И заговорили в том мире, который практически является решителем этих вопросов, - в мире крупного и мелкого петербургского чиновничества».

Николая Георгиевича вызвали в Министерство внутренних дел. Только защита министра М.И. Хилкова спасла его от разгневанных сановников,

В апреле 1903 г. Н.Г.Михайловского назначили начальником изысканий железнодорожных линий на Южном берегу Крыма по направлениям Севастополь - Ялта - Алушта, Симферополь - Ялта и Сюрень - Ялта. Его экспедиция поселилась в поселке Береговом, где сегодня на берегу уютной бухты размещается пансионат «Кастрополь». Сохранился и дом, где жил Николай Георгиевич. Каждое утро он со своей партией направлялся на изыскания в горы, а вечером работал над последней повестью своей тетралогии - «Инженеры». В экспедиции также участвовал инженер К.Л.Книппер, брат народной артистки и жены А.П.Чехова - О.Л.Книппер-Чеховой. Николай Георгиевич не раз бывал у Чехова, участвовал в беседах. У него в Береговом гостил с семьей А.И.Куприн.

В ноябре 1903 г. изыскания закончились. Экспедиция составила 84 варианта трассы, по 22 из них провела технико-экономические расчеты. Намечалось уже в 1904 г. начать

строительство Южнобережной железной дороги. Проект предусматривал электрическую тягу, предполагалось строить вокзалы в генуэзском и греческом стилях, фрески на их стенах должны были изображать прекрасные виды Крыма. По воспоминаниям Куприна, Николай Георгиевич часто повторял полушутя-полусерьезно, что постройка этой линии будет для него лучшим памятником, и что два лишь дела он хотел бы видеть законченными: электрический путь по Крыму и свою повесть «Инженеры». Но мечты писателя не сбылись. Прокладка дороги была сорвана начавшейся русско-японской войной, а повесть не закончена из-за смерти писателя^[3].

Однако материалы крымских изысканий писателя-инженера не пропали. Ими воспользовались советские строители автодороги Севастополь-Ялта (1972 г.). В знак благодарности они установили на этой дороге, на скальном выступе горы Ласпи, мемориальную доску и барельеф с портретом Н.Г.Гарина-Михайловского. На мемориальной доске начертаны слова: «При строительстве автомобильной дороги через Ласпинский перевал использовались изыскания, которые в 1903-1904 гг. осуществил Н.Г.Гарин-Михайловский, инженер-строитель, известный русский писатель».

В 1904 г. Н.Г.Гарин-Михайловский уезжает инженером в действующую армию на строительство железной дороги в районе Сеула. Одновременно он берет на себя обязанности военного корреспондента газеты «Новости дня». Постройку дороги пришлось отложить в связи с неудачами русских войск. Зато статьи корреспондента Н.Г.Гарина, печатавшиеся почти ежедневно с апреля по октябрь 1904 г., составили впоследствии книгу «Дневник во время войны».

[455-->456]

В 70-е годы, когда началось строительство Байкало-Амурской магистрали, на страницах некоторых журналов, книг появились сообщения об участии Н.Г.Гарина-Михайловского в изысканиях по трассе БАМа. Однако это ошибка. На самом деле, уже после смерти Николая Георгиевича, в 1911-1914 гг. изыскательские партии под руководством инженера Э.И. Михайловского и др. проводили изыскания по направлениям Иркутск-Жигалово, Тироть-Жигалово, Тулун-Усть-Кут, Тайшет-Усть-Кут, Иркутск-Бодайбо. Следы одной из этих трасс в 1932 г. обнаружила партия известного советского изыскателя А.А.Побожия. По его словам, использовать эти изыскания он не мог, так как трасса шла в десяти километрах севернее хода Михайловского. Побожий назвал Э.И.Михайловского «братом писателя, изыскателя Н.Г.Гарина-Михайловского». Это тоже заблуждение. Оно также основано, видимо, на совпадении фамилий и профессий Н.Г.Михайловского и Э.И.Михайловского.

Николай Георгиевич быстро сходился с людьми, скоро становился добрым знакомым. Он пользовался большим авторитетом и у инженеров, и у писателей. А.П.Чехов писал А.С.Суворину: «Прочтите, пожалуйста, «Несколько дней в деревне» Гарина. Раньше ничего подобного не было в литературе в этом роде... Так хорошо, что хоть отбавляй». Горький посвятил ему один из своих лучших очерков. Савва Мамонтов, одаренный многими талантами и проживший свою жизнь среди таких людей, как М.М.Антокольский, И.Е.Репин, Ф.И.Шаляпин, М.А.Врубель, В.А.Серов, В.М.Васнецов, сказал о Н.Г.Гарине: «Талантлив был, во все стороны талантлив!».

Сам Николай Георгиевич всегда считал себя не литератором, а инженером, а литературные произведения, как он говорил, создавал «на облучке»: во время постоянных разъездов и изысканий, экспедиций, путешествий. Рукописи Гарина-Михайловского

ужасали редакторов. Они писались на телеграфных бланках, на страницах, вырванных из разных конторских книг, а иногда и на театральные афишах.

Может быть, именно кипучая разносторонняя деятельность и придавала всем его творениям подлинную жизненность и силу. Несмотря на успех и сразу появившуюся известность, в нем, по словам писателя П.П.Перцева, не было и тени «литературного генеральства», хотя на вечерах за ним «ходила толпа, как за слонем, конфузя и радуя его, никак не ждавшего для себя такого литературного апофеоза... Уже прошумев на всю Россию, он держался, например, со мной, новичком, совершенно как ровня - и на первом издании своих рассказов, мне подаренном, написал попросту: "Начинающему, от начинающего"».

Вот каким запомнился он современникам.

К.И.Чуковский: «Гарин был невысокого роста, очень подвижный, щеголеватый, красивый, в волосах седина, глаза молодые и быстрые. Всю жизнь он работал инженером-путейцем, но и в его шевелюре, в его порывистой, неровной походке и в его необузданных торопливых, горячих речах всегда чувствовалось то, что называется широкой натурой - художник, поэт, чуждый скаредных, корыстных и мелочных мыслей».

А.И.Куприн: «У него была стройная, худощавая фигура, решительно - небрежные, быстрые, точные и красивые движения и замечательное лицо, из тех лиц, которые никогда потом не забываются. Всего пленительнее был в этом лице контраст между преждевременной сединой густых волнистых волос и совсем юношеским блеском живых, смелых, прекрасных, слегка насмешливых глаз - голубых, с большими черными зрачками...».

«Веселый размах, пылкая, нетерпеливая мысль, сказочное, блестящее творчество. Этот человек провел яркую, пеструю, огромную жизнь. Он то бывал миллионером, то сидел без копейки денег, в долгах. Он исколесил всю Россию, участвовал в сотнях предприятий, богател, разорялся... Он не умел отказывать ни в одной просьбе, и этим [456-->457] широко пользовались все, кому действительно была нужна и кому просто было не лень...».

С.Г.Скиталец: «Рассказывать он умел артистически, обнаруживая заразительный юмор, тонкую наблюдательность и природную способность художника несколькими словами набрасывать целые картины».

А.М.Горький: «Как во всяком талантливом русском человеке склонность к озорству была заметна в характере Николая Георгиевича. Добр он был тоже по-русски»,

Николай Георгиевич умер 27 ноября (10 декабря) 1906 г. в расцвете творческих сил. В последний день своей жизни он участвовал в редакционном совещании журнала «Вестник жизни», членом редакции которого состоял. На этом совещании после чтения своей новой пьесы «Подросток» он скончался от паралича сердца.

«Счастливая страна - Россия! - говорил он. - Сколько интересной работы в ней, сколько волшебных возможностей, сложнейших задач! Никогда никому не завидовал, но завидую людям будущего, тем, кто будет жить лет через тридцать, сорок после нас».

Н.А.Зензинов