

Основатели: эссе.

Горшенин Алексей

Новосибирск, как и полагается, родила женщина — Сибирь-матушка, однако роды города-богатыря на пересечении могучей сибирской реки и Великого рельсового пути принимали мужчины. Основателем по сложившемуся у нас стереотипу принято считать только одного, но на самом деле у истоков будущей столицы Сибири стояло несколько замечательных российских мужей, чьи имена навечно вписаны в историю Транссиба и освоения бескрайних пространств за Каменным Поясом. Кроме известного всем Н.Г. Гарина-Михайловского, это и В.И. Роецкий, и Н.А. Белелюбский, и Г.М. Будагов, и Н.М. Тихомиров, каждый из которых своим талантом и трудом активно способствовал появлению прекрасного города на Оби.

Жизнь яркая, как вспышка

Многие и многие новосибирцы появление своего города связывают непосредственно с именем инженера-путейца и известного русского писателя Н.Г. Гарина-Михайловского. (Благодарные горожане и площадь в его честь назвали, и станцию метрополитена). И это, в общем-то, справедливо, поскольку он сделал все от него зависящее, чтобы Транссибирская магистраль пересекла Обь именно там, где впоследствии появился город, которому будет суждено сделаться крупнейшим промышленным, научным и культурным центром на востоке России.

Правда, в отличие, скажем, от Петербурга, возникшего по указующему царскому персту именно в том месте, где он сейчас стоит, с Новосибирском произошло несколько иначе. Во всяком случае, никто не выходил на дикий берег реки и не восклицал гордо: «Здесь будет город заложен!» Ни о каком городе еще и речи не было. Поначалу искали лишь наиболее удобный переход будущей железной дороги через Обь.

Первоначально предполагалось прокладывать дорогу через Колывань, с выходом на Томск. Но еще за пять лет до того, как в апреле 1891 года начнутся детальные изыскания, военные топографы, проводившие съемку и гидрографическое обследование этой части бассейна Оби, нашли более удобный переход — южнее Колывани, в районе Кривощёкова. Рекогносцировочные разработки военных топографов были известны как начальнику изысканий и строительства Западно-Сибирской железной дороги К.Я. Михайловскому, так и его однофамильцу и подчиненному — начальнику Пятой Колыванской партии Н.Г. Гарину-Михайловскому (тогда еще просто Михайловскому, ибо приставка Гарин появится позже, когда он выпустит первые свои книги). Так вот, Н.Г. Гарин-Михайловский был в числе тех, кто считал, что строительства моста через Обь в районе села Колывань, по ходу старинного Московского тракта, крайне невыгодно из-за большого (до 12 верст) разлива реки в половодье и неустойчивых грунтов для мостовых опор. И возглавляемая им Пятая Колыванская партия в процессе детальных рабочих изысканий определила окончательное место железнодорожного перехода через Обь (в районе села Кривощёкова). Всполошившиеся томские и колыванские предприниматели забросали различные столичные департаменты и правительство жалобами, прошениями, ходатайствами, петициями, оспаривавшими заключение изыскателей, а Н.Г. Гарин-Михайловский и вообще был обвинен в предвзятом отношении к Томску и его жителям. И еще немало сил пришлось потратить ему впоследствии, отстаивая этот проект, в борьбе с сибирским купеческим лобби и чиновным бюрократизмом.

Что же за личностью был Николай Георгиевич Михайловский?

Родился он 20 февраля 1852 г. в Петербурге. Отец был боевым офицером, а крестил его сам царь Николай I. Окончив гимназию, будущий писатель поступил в институт путей сообщения (Петербург) и через шесть лет, во время русско-турецкой войны, молодым инженером он был послан в действующую армию строить в Болгарии шоссе. С тех пор Н.Г. Гарин-Михайловский почти всю жизнь занимался строительством: возводил мосты,

тоннели, проводил железные дороги работал и в Батуми, и в Уфе, и в Казанской, и в Вятской, и в Волынской губерниях. И на протяжении многих лет теснейшим образом был связан он с Сибирью, где принимал самое непосредственное участие в прокладке Транссибирской магистрали.

Но работа изыскателя и инженера-путейца была далеко не единственным занятием Н.Г. Гарина-Михайловского в его жизни. «Я в угаре всевозможных дел», — писал он жене. «Разносторонне, по-русски даровитая личность», — говорил о нем А.М. Горький. С чем невозможно не согласиться. Он был прекрасным инженером, хозяйственником, просветителем (создавал школы и библиотеки для крестьян), издателем (сначала издавал журнал «Русское богатство», объединявший писателей-народников, участвовал в организации журналов «Начало» и «Век», а позже основал марксистскую газету «Самарский вестник»), общественным деятелем, чьи политические взгляды эволюционировали от народничества к социал-демократии. В своем имении под Самарой он не раз скрывал подпольщиков и хранил нелегальную литературу. В годы первой русской революции через А.М. Горького передавал крупные суммы в партийную кассу. И все это прекрасно уживалось в нем с талантом очень яркого и самобытного писателя. Журнально-газетные критики 80-х — 90-х годов XIX в. нередко с негодованием восклицали: неужели вся литература их поры живет лишь этическими и философскими темами, а поэзия строительства жизни, промышленно-экономической деятельности еще никак не воплотилась в беллетристику? Они забывали о Н.Г. Гарине-Михайловском. Он был как раз одним из немногих писателей, кто сумел перенести экономику из области ума в область сердца, вдохнуть в нее поэзию и расцветить богатыми красками. Поэтому и в повести «Инженеры», и во многих его рассказах и очерках поются настоящие гимны возведению мостов, тоннелей и т.п. Писатель с таким увлечением рассказывает в них о сваях, ватерпасах, нивелирах, подрядчиках, десятниках, что каждая подробность инженерно-строительного дела становится очень близкой читателю. И совершенно прав был Корней Чуковский, утверждая, что «так увлекательно писать о работе в России еще не умел ни один беллетрист».

Однако начинал Н.Г. Гарин-Михайловский не с поэтизации труда, а с традиционной для российской словесности темы детства. И начинал блестяще. Повесть «Детство Темы» заставило говорить об авторе всю читающую Россию. Столь же яркое и сильное впечатление оставили и продолжившие его автобиографический цикл повести «Гимназисты», «Студенты», «Инженеры».

Исколесив всю Сибирь, Н.Г. Гарин-Михайловский, естественно, не мог обойти и сибирскую тематику, которая, пожалуй, лучше всего отразилась в его рассказе «Бродяжка» и очерковом цикле «Карандашом с натуры». В них писатель показал типичные для России конца XIX века явления, связанные с бурным ростом капитализма и расслоением крестьян, а также отразил наиболее характерные черты русского национального характера — прежде всего трудолюбие, стремление к правде, свободе и справедливости. Произведения сибирской тематики Н.Г. Гарина-Михайловского отличаются особой эмоциональностью, приподнятостью и лиричностью. В них много поэтических картин природы, выполненных в светлых радостных тонах. Вот как, например, в одном из очерков писатель изобразил восход на Оби:

«Мы плывем точно в саду, сквозь редкие деревья словно задымилась вода, слегка розовая, прозрачная, вот-вот готова вспыхнуть жаром восхода. Стадо белых лебедей вспорхнуло в этом розовом фоне рассвета, среди аромата черемухи. Лебеди медленно потянулись низко над водой и потонули в пурпуре утра в огне выплываемого из-за далекого леса ярко-золотого шара...»

Сибирские произведения Н.Г. Гарина-Михайловского в свое время вызывали немалый интерес. Они и сегодня не оставляют равнодушными.

Некоторые современники склонны были упрекать Николая Георгиевича в торопливости, «необработанности» его произведений. Особенно очерковых. Он и в самом деле не любил

и не мог шлифовать свои вещи, писал обычно второпях, без оглядки, сочиняя где-нибудь в дороге, на ходу, среди массы других неотложных дел («на облучке» — как говорили хорошо знавшие его люди). Сдав рукопись в редакцию журнала, он уже несся в курьерском поезде куда-нибудь в Сибирь... «А потом, — вспоминает один из современников Н.Г. Гарина-Михайловского, — со станций летели телеграммы, где он просил изменить фразу, переделывались или вставлялись целые сцены...»

Шло это от неумемного его темперамента. Он словно бы спешил поспеть за непрерывно разворачивавшимся действием жизни. Он спешил жить и делать. Без репетиций. Как говорится, «с листа». Тем более, что писал Н.Г. Гарин-Михайловский не для славы или денег, а просто как птица поет — из глубокой внутренней потребности. Да и писателем-то, кстати сказать, несмотря на безоговорочное читательское признание, он себя не считал. Хотя к литературным занятиям относился так же увлеченно, страстно, истово, как и ко всему, что делал.

Последний год жизни Н.Г. Гарина-Михайловского был отмечен новыми начинаниями. У него родилась идея театра, в котором бы писатели и артисты в тесной совместной работе искали свежие формы отражения современной жизни. А буквально перед самой кончиной Николай Георгиевич участвует в обсуждении проекта нового литературного журнала. Он даже произнес страстную речь, но вдруг почувствовал себя плохо (сказалось страшное перенапряжение последнего времени, работа по двадцать часов в сутки), вышел в соседнюю комнату, прилег и умер. Случилось это 27 ноября 1906 г.

Но вот что примечательно. Как вспоминает С. Скиталец, всегда восхищавшийся исключительной жизненной энергией этого человека, «Гарин-Михайловский, через руки которого прошли миллионы рублей, умер, не оставив после себя ни копейки денег. На похороны была сделана подписка». И отнюдь не из-за хронической его бедности.

Напротив, он никогда не испытывал нужды и при жизни не страдал отсутствием средств. Просто он легко расставался с нажитым — для других и ради других. На самого же себя частенько не оставалось не только денег, но и сил.

Вся жизнь этого удивительного, красивого и внешне, и внутренне человека, сравнима с яркой вспышкой, в пламени которой суждено было до срока сгореть ему самому.

Проверено: лучшего места для перехода нет!

«Кривощёковский» вариант пересечения Оби сокращал протяженность Западно-Сибирской железной дороги на сотню с лишним верст и позволял при этом сэкономить до 4 млн. рублей (а стоимость тех миллионов, заметим, на порядок выше нынешних). Но железнодорожникам было необходимо еще раз проверить имеющиеся варианты мостового перехода (около 80), сделать окончательный выбор и провести изыскания и гидрографические обследования в выбранном месте строительства моста.

С этой целью 19 июня 1891 года из Кольвани в сторону Кривошеково двинулся изыскательский отряд инженера В.И. Роецкого, входивший в состав Пятой Кольванской партии.

Об этом человеке, оставшемся на многие десятилетия как бы в тени Н.Г. Гарина-Михайловского, следует сказать особо.

В.И. Роецкий родился 1 февраля 1861 году в семье мещан римско-католического вероисповедования (предположительно в Польше). В 1884 г. окончил Петербургский университет «по математическому разряду физико-математического факультета со степенью «кандидата» и в 1887 году — Петербургский институт путей сообщения «со званием гражданского инженера, с правом производства строительных работ». После окончания обоих вузов служил рядовым в 145 Новочеркасском пехотном полку и был уволен в запас в чине унтер-офицера. После этого В.И. Роецкий начал гражданскую службу инженера-путейца и изыскателя. Сначала в скромной должности младшего помощника делопроизводителя технического отдела Временного Управления казенных

железных дорог. Здесь он показал себя с наилучшей стороны и привлек внимание начальника изысканий Западно-Сибирской железной дороги (позже и начальника ее строительства) К.Я. Михайловского, который в своем прошении к Управлению назвал его в числе 12 инженеров, которым с 15 апреля 1891 года поручалось проведение изысканий по трассе Челябинск — Мариинск.

Работа предстояла тяжелая и ответственная, и К.Я. Михайловский решил организовать особую изыскательскую партию (Пятую Обскую, как она названа в документах) во главе с В.И. Роецким для определения места железнодорожного моста через Обь. Если районом деятельности Шестой (Колыванской) партии Н.Г. Гарин-Михайловского предполагалась правобережная территория от Оби в сторону Томска и Мариинска до соединения Западно-Сибирской и Восточно-Сибирской железных дорог, то перед Пятой партией ставилась задача определить направление линии на восток от Оби и обследовать трассу возможной ветки на Томск. Но средств хватило лишь на пять партий, поэтому партию Роецкого (Обскую) формально, на правах отдельного изыскательского отряда с самостоятельным финансированием, включили в состав партии Н.Г. Гарина-Михайловского, назвав последнюю Пятой Колыванской. В.И. Роецкий был назначен старшим инженером и помощником начальника этой партии.

Отряд В.И. Роецкого тщательно обследовал около ста верст берегов Оби вверх и вниз от Колывани. Были выделены и изучены возможные переходы в самых узких местах реки: у селений Скала, Дубровино, Ташара, Орск, Кривощёково и др. Обследования показали, что переход у Кривощёкова имел явные преимущества перед другими вариантами: наименьшую ширину русла и меньшую ширину разлива реки, которая протекала здесь в скалистой «трубе», не позволявшей ей отклониться и обеспечивавшей постоянный характер течения.

Во второй половине августа 1891 года Н.Г. Гарин-Михайловский в связи с завершением основных изысканий выехал в Самару, а В.И. Роецкий, оставшись за начальника Пятой партии, завершил изыскания и предоставил К.Я. Михайловскому пояснительную записку с обоснованием преимуществ «кривощёковского» варианта мостового перехода Оби. Тот, в свою очередь, вместе с подрядчиком по строительству мостов генералом Л.И. Березиным побывал в Кривощёково и, осмотрев место перехода, согласился с выводами В.И.

Роецкого. В конечном счете, всеми инстанциями итоги изысканий были одобрены, и Комитет Министров утвердил сроки начала строительства Западно-Сибирской железной дороги с возведением железнодорожного моста через Обь у села Кривощёкова.

Так что вполне можно утверждать, что именно В.И. Роецкий сделал основную работу по окончательному выявлению места для строительства железнодорожного моста через Обь и доказательству преимущества «кривощёковского» варианта. Это подтверждает и Н.Г. Гарин-Михайловский, который в пояснительной записке к Западно-Сибирским изысканиям от 11 ноября 1891 г. писал, что Роецкий, которому было «поручено обстоятельное изучение» реки Оби и возможных вариантов ее перехода, «остановился на переходе на Кривощёково».

Судьба В.И. Роецкого — прекрасного инженера, беззаветно служившего своему делу человека — была непростой и закончилась драматично. Постоянное перенапряжение подточило его силы. В 1896 году ему дают отпуск и отправляют лечиться в родные края, в Польшу. Но по дороге болезнь резко обострилась, и он скоропостижно скончался, завершив свою недолгую, но достойно прожитую жизнь.

Поэт мостостроения

«Пишу тебе, дорогая мамочка, еще раз с дороги... Я переехал сейчас на лошадях через Обь и взял билеты до Красноярска...» — писал, пристроившись в маленьком вокзальчике станции Обь, молодой Владимир Ульянов, направлявшийся в сибирскую ссылку. Рано утром 2 (15) марта 1897 года прибыл он в Кривощёково и вот теперь, переправившись на

правый берег, ждал отправления поезда №4, который должен был везти его дальше, в Красноярск.

Между прочим, В.И. Ленин оказался одним из первых российских пассажиров, едущих из Европейской России к берегам Енисея сквозным железнодорожным путем. Всего лишь днем раньше от станции Обь до Красноярска открылось временное движение поездов. Но при чем тут лошади, о которых упоминал в письме Ленин? А дело в том, что мост через Обь был уже хоть и готов, но еще окончательно не принят комиссией, и пассажиры с левого берега на правый переправлялись на лошадях. К прибытию поезда на станцию Кривошёково собиралось много ямщиков. К станции Обь они везли пассажиров по льду реки рядом со строящимся мостом,

Пройдет месяц — и первый из мостов-гигантов Великого рельсового пути (Енисейский и Амурский войдут в эксплуатацию позже) навсегда свяжет два самых крупных и значимых участка Транссиба — Западно-Сибирскую и Средне-Сибирскую железные дороги. Ну а сам Обский мост войдет в историю как крупнейшее сооружение Западно-Сибирской магистрали, которому своим рождением будет обязан один из крупнейших российских городов.

Строился же мост через Обь по проекту знаменитого русского инженера-мостовика, выдающегося ученого в области строительной механики и мостостроения Николая Апполоновича Белелюбского.

Родился он в 1845 году в Харькове. Окончил с золотой медалью Таганрогскую гимназию, а следом и Петербургский институт путей сообщения, где за отличные успехи его имя было занесено на мраморную доску. Он был оставлен преподавать в институте, а параллельно читал лекции в Институте гражданских инженеров. Горном институте и... Академии художеств.

Лично Н.А. Белелюбским и под его руководством разработано более сотни проектов больших мостов, общая длина которых составляет почти два десятка километров. Это мосты практически через все крупные реки Российской империи. Кстати говоря, по проектам Н.А. Белелюбского построены и все крупнейшие мосты Западно-Сибирской железной дороги: в частности, через Обь, Иртыш, Ишим, Томь.

Николай Апполонович обладал чувством нового и всегда старался воплотить в жизнь самые прогрессивные и новые идеи. Поэтому все сооружения Н.А. Белелюбского отличались смелостью технических решений, улучшенной конструкцией, экономичностью и высокой надежностью. Он и студентов призывал: «Стройте рачительно, бережно, экономично, прочно. И ново. Это дело на века».

Как ученый Н.А. Белелюбский представлял русскую науку на многих международных железнодорожных конгрессах и выставках. О его мировом признании свидетельствует тот факт, что он избирался почетным доктором инженерных наук Германии, Франции, Англии, его творчество было представлено на многих международных выставках (на Парижской он был удостоен высшей награды).

Деятельность Н.А. Белелюбского была вообще чрезвычайно широка и многогранна. Современники даже говорили, что он не человек, а целое министерство, а то и два.

Умер Н.А. Белелюбский 4 августа 1922 года в Ленинграде. И одним из памятников ему стал сооруженный по его проекту мост через Обь, отличавшийся оригинальностью как один из первых в России мостов, пролеты которого перекрывались металлическими конструкциями консольно-балочного типа. В проекте Обского моста Н.А. Белелюбский применил и другие, смелые технические решения, которые позволили этому грандиозному сооружению верой и правдой служить без всякой передышки почти сто лет.

Главный строитель Обского моста

В конце февраля 1893 года проект Обского моста был утвержден, а уже 30 апреля, с открытием навигации, на правый берег Оби, напротив села Большое Кривошёково (чуть

ниже реки Каменки), высадился первый отряд мостостроителей, прибывших сюда после завершения Самаро-Златоустовской железной дороги на судах «Товарищества Западно-Сибирского пароходства и торговли». Днем позже конным поездом в шесть экипажей из Кольвани прибыл с группой специалистов инженер Г.М. Будагов, которому было поручено руководить строительством моста.

Григорий Моисеевич Будагов — инженер-путеец, начальник работ по постройке Обского моста — был, как и другие «отцы-основатели» нашего города, личностью заметной и неординарной.

Родился он в 1852 году в Петербурге. Окончил с серебряной медалью гимназию и Петербургский институт путей сообщения. Работал на изысканиях железнодорожной линии на участке Сызрань — Самара. Был инспектором на постройке моста через Волгу помощником начальника строительства моста через Днестр, начальником участка на строительстве железной дороги Уфа — Златоуст. Здесь, кстати, он подружился с Н.Г. Гариным-Михайловским. Отсюда Г.М. Будагов был направлен на берега Оби. Так что к постройке Обского моста он приступил уже опытным инженером.

С мая 1893 года начались подготовительные работы, а спустя год, 20 июля 1894 года, «в полдень, в присутствии губернатора, тайного советника Тобизена, строителей Михайловского и Меженинова, многочисленной публики и при огромном стечении народа состоялась торжественная закладка железнодорожного моста через Обь у села Кривошёкова».

Строительство моста сразу же приняло широкий размах: заготавливали лес, рыли котлованы, тесали камень, подвозили и собирали кессоны. На реке, с огромных плотов-барж возводились каменные опоры. Вместе с мостом активно строилось все, что прямо или косвенно было связано с ним или с Транссибом: примыкающие с востока и запада участки железной дороги, трехкилометровая ветка от пристани к станции Обь, депо, ремонтные мастерские, вокзальное здание, водонапорная башня, лесопильный завод... Мост, как магнит притягивал к себе большие массы людей. На строительстве мостовых объектов трудилось около пяти тысяч человек, да еще летом прибавлялось десять тысяч сезонных рабочих. Этот бурный переселенческий поток привел к образованию двух новых поселков один — в устье Каменки, где селились в основном мостовики, другой — в районе станции, где жили преимущественно путейцы. Поселки росли стремительно и стихийно, обрастая, как валежины опенками, халупами, полужемлянками, разного рода «балагашками». Чтобы упорядочить этот процесс и закрепить рабочих на строительстве, по распоряжению Г.М. Будагова, за рекой Каменкой строили ускоренными темпами общежития и усадебные дома с хозяйственными постройками. К 1896 году возникло здесь более двадцати таких жилых кварталов. Возникли и первые улицы: Кривошёковская, Каинская, Кольванская, Александровская — в поселке у Каменки Михайловская, Вокзальная — в пристанционном поселке.

Прекрасный специалист и организатор, Г.М. Будагов сумел сплотить собравшихся из разных концов России людей многих профессий в единый трудовой коллектив, возводивший в рекордные сроки и огромный мост, и станцию, и подъездные пути, и жилые кварталы, и многие другие необходимые объекты.

Г.М. Будагов пользовался среди рабочих огромным уважением и авторитетом. И не только как хороший руководитель. За строительством моста он не забывал о создании нормальных условий жизни для своих рабочих. Он открыл бесплатную школу для детей рабочих-строителей, содержавшуюся на его же средства. При школе была библиотека с залом для любительских спектаклей и концертов. Школа эта находилась около реки Каменки, в самом начале нынешней улицы Большевикской. Днем там обучались ребяташки, а вечером — взрослые. В этой школе дети получали учебные пособия бесплатно, а в зимние каникулы, у елки, им раздавались подарки. Школьные педагоги, приглашенные на работу самим Будаговым, не только учили детей, но и вели культурно-просветительскую работу: проводили воскресные чтения для взрослых, организовали хор

и драмкружок, ставили пьесы русских классиков. Любопытно, что декорации к пользовавшимся большим успехом любительским спектаклям изготавливали и рисовали инженеры и техники, работавшие под началом Г.М. Будагова.

С легкой руки Григория Моисеевича подобная школа появились и в Кривошёрково. Г.М. Будагов был попечителем обеих этих школ и заботился о них несколько лет, пока велось строительство моста. Народ так и называл их — «будаговскими».

Хороший пример заразителен, и в 1896 году на станции Обь на частные средства, собранные по подписке, открыли еще одну школу.

В 1896 году Г.М. Будагова назначили помощником начальника строительства Средне-Сибирской железной дороги, и он переехал в Томск. Но жители Новониколаевска его не забыли: в знак глубокого уважения и признания его заслуг одна из улиц города (нынешняя Большевикская) с 1894 по 1920 годы называлась Будаговской.

После революции 1917 года Г.М. Будагов был членом технического комитета Комиссариата путей сообщения и членом Всероссийского совета народного хозяйства. Свою жизнь Г.М. Будагов закончил в родном городе на Неве в 1921 году.

Разъезд Тихомирова

Завершил строительство Обского моста, приняв эстафету от Г.М. Будагова, инженер путей сообщения Николай Михайлович Тихомиров — еще один представитель замечательной плеяды первопроходцев Великого Сибирского рельсового пути. Он прожил недолгую — всего 43 года, но яркую и насыщенную жизнь, 15 лет которой были отданы изысканиям, проектированию и строительству железных дорог: Самаро-Уфимской, Оренбургской, Западно-Сибирской, а также строительству мостов через Ишим и Обь. Родился Н.М. Тихомиров в Вятке 30 июня 1857 года в многодетной семье отставного чиновника. Отец умер рано, но мать сумела вывести всех детей в люди, дать им образование.

Николай Михайлович окончил Петербургский институт путей сообщения, после которого был определен в общество Балтийских железных дорог помощником начальника дистанции, но через год хорошо зарекомендовавший себя специалист поступил в распоряжение начальника работ по постройке Самаро-Уфимской дороги для производства изысканий и составлению проектов на участке Уфа-Златоуст. Нужно было преодолевать холод, голод, опасности диких неизведанных мест. Не все выдерживали эту нелегкую ношу. Но прав был Н.Г. Гарин-Михайловский, писавший о таких, как Роецкий или Тихомиров, молодых инженерах, что для них «нет выше счастья, как работать во славу своей отчизны и сознавать, что работой этой приносишь не воображаемую, а действительную пользу». Где-то здесь, на строительстве Самаро-Уфимской железной дороги, и родилась дружба двух талантливых людей, коллег по профессии, — Н.Г. Гарина-Михайловского и Н.М. Тихомирова. И еще не раз в течение жизни сводила их судьба, и всегда они находили помощь и поддержку друг у друга в трудных обстоятельствах.

Когда в 1890 году участок Уфа-Златоуст был сдан в эксплуатацию, Н.М. Тихомиров, получив благодарность, был зачислен в общество Оренбургских железных дорог. А с весны 1893 года работа инженера путей сообщения Н.М. Тихомирова была связана со строительством Западно-Сибирской железной дороги. Он работает начальником дистанции, участвует в сооружении моста через Ишим, какое-то время занимается строительством соединительной ветки между Уральской и Сибирской железными дорогами. Работа была трудная, напряженная, но Тихомиров блестяще справляется с пей и «за отличную, усердную и ревностную службу» награждается орденом Св. Станислава 3-й степени. После чего его назначили начальником 9 участка (Каргат — Кривошёрково) службы ремонта пути. В августе 1895 года Тихомиров с семьей переезжает в Новониколаевск и поселяется в доме Будагова. Ему предстояло завершить сооружение

последнего пролета Обского моста.

В конце марта 1897 года проводились испытания моста, а 5 апреля было открыто «правильное» движение. Мост, строившийся в общей сложности четыре года и стоивший около двух миллионов рублей, был сдан в постоянную эксплуатацию.

В эти дни, вспоминала жена Н.М. Тихомирова, он спал по два-три часа в сутки и на вопросы «когда же ты будешь отдыхать» отвечал: «Вот организую все — налажу и контору, и кадры, покатится правильное движение — тогда и отдохну».

И организовал, и наладил. Сам отличавшийся исключительной ответственностью, честностью и справедливостью, он и людей себе подбирал соответствующих. Потому и дело ладилось.

Но в истории Новониколаевска и Транссиба Н.М. Тихомиров остался не только как строитель, поставивший точку в сооружении одного из крупнейших мостов Сибири. По завершении мостовых работ Николаю Михайловичу приказом Министерства путей сообщения было определено руководить строительством собора Александра Невского. Как и ко всему, что бы ни делал, к новому заданию. Н.М. Тихомиров отнесся с большой ответственностью и самоотдачей. Мария Ананьевна Тихомирова впоследствии вспоминала, что муж нередко брал ее с собой на строительство и говорил: «Вот посмотри, — ни одной трещины не будет, а вот в Петербурге Исаакий всегда в лесах стоит...». Собор заложили в апреле 1897 года, а через два с небольшим года, в самом конце 1899-го состоялось освящение храма.

В «Путеводителе по Великой Сибирской дороге» 1901 года издания дано описание Новониколаевска, в котором, в частности, сказано: «В центре поселения, раскинувшегося почти на десять верст вдоль берегов реки Оби и ее притока реки Каменки, сооружен на суммы, пожертвованные Его Императорским Величеством и на жертвы и приношения частных лиц... красивый каменный храм, долженствующий служить памятником Царю-мироотворцу на Великом Сибирском пути... Храм каменный с тремя престолами, главный — во имя Александра Невского и два боковых — во имя Св. чудотворца Николая Мирликийского и великомученика Георгия Победоносца».

А насчет «трещин» Николай Михайлович оказался совершенно прав: храм получился величественным, сделанным на века. Он и сегодня, более чем через столетие продолжает верно служить Господу Богу и его прихожанам.

Помимо храма, не оставлял Н.М. Тихомиров и активной общественной деятельности. В 1897 году он принимает участие в Первой Всеобщей переписи населения, за что получает награду — «темно-бронзовую медаль».

В эти же годы с большим вдохновением организовывал Николай Михайлович первое в Новониколаевске добровольное пожарное общество. Его стараниями была возведена пожарная каланча — объект для часто горевшего деревянного Новониколаевска чрезвычайно важный — с надписью «Один за всех и все за одного. И немалое время пожарный обоз находился на территории начальника 9 участка службы пути, которую из-за этого долго называли «Тихомировская ограда».

Умер Н.М. Тихомиров 27 октября 1900 года неожиданно, от кровоизлияния в мозг. На его могиле возле собора Александра Невского была установлена гранитная плита с надписью золотыми буквами «Здесь покоится прах строителя храма сего, Тихомирова Николая Михайловича (1857— 1900)».

В 1971 году на пути прокладки кабельных линий в Центральном районе Новосибирска оказался склеп с телом Тихомирова. 18 августа 1971 года исполком Новосибирского горсовета принял решение о перезахоронении праха на Заельцовском кладбище.

А в память инженера-путейца, строителя Транссиба Н.М. Тихомирова назван разъезд недалеко от станции Чулымская.

В 1898 году по пути на Дальний Восток проезжал через Обь Н.Г. Гарин-Михайловский. На станции Кривощёково он подошел к окну вагона и вглядывался в сизоватую таежную

дымку на правом берегу. Сквозь ажур хвойного леса с левого берега Оби виднелся новенький, словно сошедший с картины поселок. Он блестел на солнце. Писатель отметил в своем дневнике: «...я с удовольствием смотрю на то, как разросся на той стороне бывший в 1891 году поселок, называвшийся Новая деревня. Теперь это уже целый городок...»

А я вижу рядом с Николаем Георгиевичем его коллег и сподвижников — В.И. Роецкого, Н.А. Белелюбского, Г.М. Будагова, Н.М. Тихомирова, любующихся вместе с ним и красавцем-мостом, и растущим не по дням, а по часам, городком-младенцем на правом берегу (к 1898 году поселок насчитывал уже около 15 тысяч жителей), и невольно думаю перенестись бы им хоть на несколько мгновений в наше время и ощутить в полной мере, у истоков чего они когда-то все вместе стояли. Наверное, пламя непередаваемого восторга объяло бы их души, ибо владевшее ими тогда «дум высокое стремленье» реализовалось и воплотилось сегодня в огромном и чудесном городе — их общем крестнике.