

*Николай Георгиевич Гарин-Михайловский*  
(8.02.(20.02).1852 27.11.(10.12).1906)

*Творец и летописец*

С огромной скоростью мчится электропоезд, извиваясь на частых кривых, поднимаясь над цепью Уральских гор. Чем выше взбирается дорога, тем шире открываются лесистые долины, а за ними разворачивается удивительная панорама седого Урала – бесконечные гряды камня, всегда затянутые синевой. С высоты обрыва то блеснет вдруг в изгибах прозрачная речка, то коричневой тенью скользнут гранитные щеки выемок, то выбросит глазу пассажира новый рабочий поселок, завод, рудник – самые последние дары пятилетки.

Любуясь современным индустриальным пейзажем, невольно представляешь, как в эти таинственные лесные и горные дебри, покрытые сумрачной тьмой, почти столетие назад пришли впервые русские инженеры, чтобы проложить здесь железную дорогу, по которой сейчас мчится электропоезд. Это они начинали создавать теперешний индустриальный пейзаж края, лишь мечтая о нем, закладывали камни в то будущее, что мы видим теперь из окна вагона на всем пути, пересекая могучий Урал.

Поезд, громяхая, летит вперед. - Совсем закачало, - слышится голос. Он напоминает мне другое. Я только что прочитал полные мужества и вдохновения дневники Н. Гарины- Михайловского. «- О, какой перекося! О, как страшно! – А смотрите, смотрите, совсем нависла та гора: вот-вот полетят оттуда камни... Ничего хуже этой дороги я не знаю... А вот на ровном месте зачем понадобились все эти повороты... мошенничество очевидное, чтоб больше верст вышло. Ведь они, все эти инженеры, как-то от версты у них, чем больше верст... понимаете? Ужасно, ужасно...- Но, помилуйте, это образцовая дорога. Поразительная техника, смелость приемов. - Вы, вероятно, тоже инженер - Д-да». *Гарин-Михайловский* не сказал этому обывателю-пассажиру, что он творец этой самой дороги. Перед ним живо встали картины изысканий, постройки, огромные трудности, какие пришлось перенести ему, путейцу-строителю, в те годы. Он думал тогда с завистью о людях, которые будут жить и работать здесь после того, как пройдет дорога, преобразив всю жизнь края.«Счастливейшая страна России! – говорил незадолго перед своей смертью писатель при встрече с М.Горьким. – 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, после нас...» Гарин ехал во Владивосток, чтобы побывал в Корею, Маньчжурии, на Ляодунском полуострове. Недавно пережитое вставало перед ним, как страница его удивительной биографии инженера-путейца и писателя. Я перечитал все написанное Гариным-Михайловским, связанное с Уралом и Сибирью. Хотелось глубже познать душу и сердце этого одаренного русского человека, которого современники считали талантливым инженером, веселым и склонным к озорству человеком, умевшим

прекрасно рассказывать о своей трудной, но удивительной работе инженера-путейца и не менее талантливо писать о пережитом и виденном.

**Николай Георгиевич Михайловский** родился **8 февраля 1852** года в Петербурге в семье офицера. Свое первоначальное образование он получил дома, а после местной школы пошел учиться в гимназию. В годы учебы будущий писатель увлекся Щаповым – известным деятелем революционно-демократического движения и Писаревым. Революционные демократы Белинский, Добролюбов и Чернышевский оказали на него свое благотворное влияние, позднее отразившееся на всей его деятельности и творчестве. После окончания гимназии Михайловский поступил на юридический факультет Петербургского университета, но в **1872** году перешел в институт инженеров путей сообщения, который закончил в **1878** году. Работа инженера-изыскателя и строителя железных дорог стала его призванием, захватила Михайловского и способствовала формированию его личности как человека и писателя. В мае **1886** года Николай Георгиевич получил назначение на Самаро-Златоустовскую железную дорогу, состоявшую из двух участков Самаро-Уфимского и Уфа-Златоустовского, который явился начальным пунктом Великого Сибирского пути.

Склонность к словесности у Михайловского проявилась еще в годы учебы в гимназии, но по-серьезному литературная деятельность началась, когда ему было 35 лет, и связана с Уралом. Это были, пожалуй, самые напряженные, полные кипучей творческой деятельности годы: Николай Георгиевич одновременно разрабатывал и решал сложнейшие инженерно-технические проблемы и с не меньшей энергией занимался литературной работой. Инженер Михайловский обосновывается на постройке железной дороги на участке Уфа - Златоуст. Вместе с семьей сначала живет в Уфе, потом в Усть-Катаве, затем в Челябинске. В этот период **Н.Г.Гарин-Михайловский** пишет самый ранний очерк **«Вариант»**.

В **1890** году строительство Уфа-Златоустовской железной дороги закончилось. Все работы на этом участке прекратились. Сентябрьским днем в Златоуст прибыл первый поезд из Уфы, и в старом уральском городе состоялись торжества. С пламенной речью выступил **Н.Г.Гарин-Михайловский**. Он говорил о значении дороги, о том, что строители провели большие объемы земляных, скальных взрывных и других работ, что их труд заслуживает всенародного признания и похвалы. С уверенностью он заявил, что строители будут работать так же и дальше, прокладывая железнодорожный путь на Челябинск и в Сибирь. Это была речь вдохновленного инженера-строителя и писателя-патриота, видевшего, какие экономические преобразования несла построенная дорога в эти богатейшие районы страны, остававшиеся оторванными от центральной России. А через два года первый поезд пришел и в Челябинск, связав его с Самарой. Строителями за шесть лет было возведено свыше тысячи километров железнодорожного пути. Это был подвиг народа.

На короткое время **Н.Г.Гарин-Михайловский** оставляет службу, едет в самарское имение Гундоровку. Здесь он заканчивает начатый на Урале очерк **«Несколько лет в деревне»**, устанавливает связи с писателями, знакомится с **М.Горьким**, работает над повестью **«Детство Темы»**, публикует ее в журнале **«Русское богатство»** и сразу занимает прочное место в русской литературе.

Писатель не прекращает публицистической деятельности, продолжает выступать со статьями в различных периодических органах. Его глубоко тревожит все то, что он наблюдал на строительстве Уфа - Златоустовской железной дороги. Он беспощадно бичует косность и рутину, мешающие внедрению всего передового, борется пером публициста за удешевление сооружения дорог, пропагандирует узкоколейки как наиболее экономически выгодные дороги и ратует за их строительство. Его статьи появляются в *«Железнодорожном деле»*, *«Волжском вестнике»*, *«Новом времени»*, *«Русской жизни»*, *«Русских ведомостях»* и других периодических изданиях за подписью *«Практик»*, *«Инженер практик»*, *«Михайловский 2-й»*. Однако борьба за экономичность строительства железных дорог прежде всего исходила из улучшения социально-бытовых условий рабочих, безопасности их труда».

В статье *«Несколько слов о Сибирской железной дороге»*, опубликованной в *«Русском богатстве»* за 1892 год, Михайловский рассказывает о трудностях изысканий Уфа-Златоустовской железной дороги, во время которых «8 процентов изыскателей навсегда сошли со сцены, главным образом от нервного расстройства. Это процент войны». Вопросы оздоровления условий работы изыскателей, безопасности труда волнуют и беспокоят инженера Михайловского, хотя в это время перед ним открывалась заманчивая и многообещающая перспектива творческого труда литератора. Публикуется повесть *«Детство Темы»*, а через год *«Гимназисты»*. Мятущаяся душа писателя, сразу занявшего прочное место в русской литературе, не удовлетворена. *Н.Г. Гарин-Михайловский* тоскует по прежнему делу и снова возвращается на строительство железной дороги. Он участвует в изысканиях по прокладке великого Сибирского пути. В апреле 1891 года он назначается начальником партии по производству изысканий западно-Сибирской железной дороги и покидает уютную Гундоровку.

На изысканиях сибирской трассы *Н.Г. Гарин-Михайловский* провел все лето, лишь ненадолго выезжая в Челябинск для обработки поисковых материалов. Здесь размещалось управление Западно-Сибирской железной дороги и жила семья писателя (1891-1892 гг). Во время изыскательских работ на Урале и в Сибири *Н.Г.Гарин-Михайловский* воочию видел картины жизни русского, башкирского, татарского, чувашского и других народов, влачивших жалкое существование, угнетенных господствующих классом и царским самодержавием. Глубоко возмущенный социальной несправедливостью, он писал об этом жене, рассказывал в очерках и зарисовках, сделанных *«Карандашом с натуры»*. Так, в очерке *«Из путевых набросков»*, впервые опубликованном 27 января 1894 года в газете *«Ирбитский ярмарочный листок»*, *Н.Г.Гарин-Михайловский* рассказывает о быте и нравах, а самое главное – характерах людей, с которыми вел изыскания в 1891 году. Он описывает стан, рисует окружающий пейзаж и обстановку: «После того как рабочие написали чайку, закончили свой незатейливый ужин, сами по себе возникли разговоры, «пошли речи». Речи простые, крестьянские, о житье-бытье крестьянском. Общий вывод, что жить можно: «как не жить – места привольные, всего вдоволь». Но рядом с этим у каждого свое горе, своя нужда, у каждого свои причины: отчего ему-то плохо живется? А так, вообще отчего не жить!!! - Жить можно, - вмешивался я, - а хорошего мало! Кому как,- нехотя ответил один из рабочих,- богатому везде хорошо, а бедному везде худо». И продолжается разговор

о недоимках, поборах, беглецах, ведущих бродяжническую жизнь. И хотя автор больше не вмешивался в беседу рабочих и мужиков, а только слушал, сквозь строки очерка ощущаешь истинное сочувствие *Н. Гарина-Михайловского* к трудовому народу, жизнь которого нескладная и жалкая.

Пребывание *Н.Г.Гарина-Михайловского* в Челябинске и на Урале обогатило писателя жизненным материалом и связями с передовыми людьми края. В эти годы он сходитя с революционерами - марксистами, работавшими в управлении постройкой Западно-Сибирской дороги – Осипом Годлевским, Павлом Балашовым, Николаем Зобниным и другими уральскими марксистами, позднее составившими ядро «Уральского рабочего союза», с публицистами А.А. Саниным и П. П. Масловым – активными сотрудниками первой русской марксистской газеты в Поволжье *«Самарский вестник»*, основанной В.И.Лениным. *Гарин - Михайловский* не только субсидировал эту газету, но и оказывал всяческую поддержку ее сотрудникам. После закрытия газеты, например, А.Санин долгое время жил в имении писателя Гундоровке, а П. Маслов обрел надежный кров в конторе инженера-строителя. О близости и симпатии писателя к марксистам свидетельствуют многие видные представители революционного движения того времени. Так, когда очерк «несколько лет в деревне» был напечатан, с ним ознакомился один из виднейших русских марксистов- теоретиков Н.Е.Федосеев. Чутьем революционера он угадал в *Гарине - Михайловском* патриота-борца, формально не связанного с социал-демократическим движением, но чувствовавшего себя в одном строю с ним, и подчеркнул, что в литературу пришел талантливейший писатель, близкий по духу революционерам. Сподвижник В.И.Ленина М.А.Сильвин в своих воспоминаниях рассказывает о том, как встретился летом **1894** года с писателем, заинтересовал его идеями марксизма и тем приблизил к деятельности социал-демократов. «Мы разговорились, и я с жаром пропагандиста принялся излагать ему учение Маркса и задачи революционной социал - демократии в России. Это его, видимо, заинтересовало, и он спросил, что в литературе по этому вопросу. В ближайшие дни я привез ему бывший у меня на немецком языке *«Манифест Коммунистической партии»*, который одолжил мне на лето Владимир Ильич». Гарин-Михайловский подружился с *М.А.Сильвиным*, пригласил его заниматься со своими детьми. Беседы с Сильвиным о марксизме волновали писателя, поднимали множество вопросов, над которыми он раньше не думал. *Николай Георгиевич* мучительно искал на них ответы.

В рукописном отделе Всесоюзной государственной публичной библиотеки В.И.Ленина хранится альбом поэта *Федора Фидлера*. В нем *Н.Г. Гарин-Михайловский* в декабре **1894** года оставил приметную запись: «Самый большой вопрос наших дней – борьба народников и марксистов...» Это не было для *Н. Михайловского* праздным вопросом. Он близко знал свой народ, сталкивался с крестьянами и рабочими как инженер-практик, и помыслы его были направлены на улучшение их жизни. До этого момента Гарин- Михайловский причислял себя к народникам,и, собственно, приобретенное им имение в Гундоровке – это попытка «ухода на землю». Ему тогда искренне хотелось показать, что у русской деревни верный и единственный путь развития – крестьянская община. Увлеченность *Николая Георгиевича* этой идеей, его стремление обучать и просвещать крестьян в

своим именем окончились крахом. Об этом писатель великолепно рассказал в очерке *«Несколько лет в деревне»* - произведении этапном и переломном, указывающем на пересмотр идейных и мировоззренческих позиций **Н.Г. Гарина-Михайловского**. Стряхнув со своих плеч прежний народнический груз, Николай Георгиевич прочно уверовал в марксизм. Писатель видел и понимал: будущее за ним, и стремился всячески содействовать развитию социал-демократического движения в России. Он поддерживал теперь связь с Петербургским кружком технологов, который стал основным ядром «Союза борьбы за освобождение рабочего класса». Известно, что в комнате М.А. Сильвина, расположенной на чердаке дома в Царском Селе, где квартировал Гарин-Михайловский, В.И. Ленин в апреле **1895** года провел совещание членов «Союза борьбы». И хотя Гарин не участвовал в нем, но после того, как многие из членов «Союза борьбы» были арестованы, он принял живейшее участие в их судьбе. В **1896** году писатель хлопотал о выдаче ему на поруки соратников В.И. Ленина – А.А. Ванеева и М.А. Сильвина.

**Н.Г. Гарин-Михайловский** материально поддерживал редакцию легальной марксистской газеты *«Самарский вестник»*. С его участием выходили журнал *«Новое слово»*, а позднее марксистские органы – «Начало» и «Жизнь». **Н.Г. Гарин-Михайловский** входил в редакцию большевистского *«Вестника жизни»*, в котором сотрудничал вместе с А.В. Луначарским, В.В. Воровским, В.Д. Бонч-Бруевичем. *М.А. Сильвин* вспоминает: «Его сочувствие выражалось щедрыми вложениями в нашу кассу, а позднее же существенной поддержкой наших легальных изданий – «Самарского вестника», «Вестника жизни» и др. Он давал мне сотни, иногда тысячи рублей для нашей кассы».

Поздней осенью **1903** года, в канун русско-японской войны, Гарин-Михайловский закончил изыскания на трассе Южно-Крымской дороги, но строительство ее было прекращено. Писатель с корреспондентским билетом московской газеты «Новости дня» оказался на Дальнем Востоке. Он пробыл здесь полтора года. Корреспонденции его с театра военных действий рисовали картины бессмысленного кровопролития. В конце **1905** года он ненадолго выехал в Петербург. Встречи с *М. Горьким* помогли Николаю Георгиевичу лучше понять революционные события, происходившие в России. Через А.Б. Красина, тогда члена большевистского ЦК, занятого подготовкой вооруженного восстания, писатель передал крупную сумму на нужды партии.

Возвратившись снова в Маньчжурию, **Н.Г. Гарин-Михайловский** в январе **1906** года выступил в харбинской газете *«Новый край»* с публицистической статьей. Убежденный в правоте большевистской партии, он писал, что грядущая победа достанется революционной социал-демократии. И совсем не случайно Гарин - Михайловский еще ранее этого обвинялся в политической неблагонадежности. В принятом министром внутренних дел постановлении предписывалось: «Воспрепятствовать Михайловскому жительству в университетских городах и фабричных местностях на два года, считая срок с июня 1901 года». За писателем было установлено негласное наблюдение полиции. Все в деятельной личности писателя органически слилось: инженерное призвание и талант прозаика, неумная

энергия общественного деятеля и бескорыстная дружба с передовыми людьми – его современниками.

В июле 1892 года *Н.Г.Гарин-Михайловский* назначается на должность начальника и заведующего изысканиями на Казано - Малмыжскую дорогу. И новое строительство захватило инженера-путейца с прежним вдохновением. «Я уже увлекся своими изысканиями,- писал он жене.- Действительно, при нашей бездорожице узкоколейные дешевые дороги - спасенье для нас, и провести их – святое дело. Я очень рад, что во мне зажглось, и я опять воспрянул духом. Будем работать... пока есть последняя капля, а там после люди рассудят, что сделано».

Как раз в этот период *Н.Г.Гарин-Михайловский* отдает дань публицистике. В статьях, печатавшихся в журналах и газетах не только столичных, но и провинциальных,- в «Волжском вестнике» и «Ирбитском ярмарочном листке», он настойчиво пропагандирует строительство узкоколейных железных дорог. Так, в «Ирбитском ярмарочном листке» в 1894 году появляется проблемная статья: «Урал. Железное дело: дешевые дороги», напечатанная еще под одним ранее неизвестным псевдонимом «**Некто**». Автор, ссылаясь на успешно работающие узкоколейные дороги Богословского и Алапаевского завода, ратует за то, что при выборе типа дорог следует соотносываться с экономикой, что узкоколейные дороги должны играть господствующую роль в железнодорожном хозяйстве.

Читая эту статью, невольно видишь перед собой героя очерка «**Вариант**» Кольцова, устами которого говорит сам *Николай Георгиевич*. Как раз в эту пору писатель занимался изысканиями Чистопольской железной дороги, составил «**Записку о значении Черкасы-Сергиевск-Чистопольской железной дороги**», опубликовал в «Волжском вестнике» статью «**Побольше света**» (К вопросам Черкасы-Чистопольской и Бугульма-Чистопольской и Бугульма-Чистопольской железных дорог), сумел убедить Самарское земство в постройке узкоколейки Кротовка-Сергиевской железной дороги, основываясь на экономике узкоколеек, построенных в горнозаводской зоне Урала.

Неутомимость, с какой *Н.Г.Гарин-Михайловский* развернул пропагандистскую деятельность, пронизанную боевым, наступательным духом, а также выступления в техническом обществе, министерстве, земстве возымели свое действие. Прогрессивно настроенная техническая интеллигенция разделяла его новаторские идеи, и предложенные проекты встречали сочувствие и поддержку, хотя другая, консервативная часть, относилась явно враждебно и презрительно, называя Михайловского узкоколейщиком. И все же *Н.Гарину* удалось добиться явного успеха в проведении своих прогрессивных идей при строительстве узкоколейного пути от станции Кротовка Самаро-Златоустовской железной дороги до г.Сергиевка. Оно началось осенью 1895 года, закончилось через два года. Строительство не принесло желанной победы Михайловскому. Противники сделали все, чтобы смазать идею удешевления строительства, внедрения прогрессивных методов. Тем не менее новаторство, проявленное здесь, имело положительный отзвук: отстранены были подрядчики, установлена выборность администрации, улучшены права рядовых строителей, внедрен общественный контроль, наконец, введен впервые легальный товарищеский суд, помогающий администрации бороться с нарушителями и соблюдать коллегиальные формы. Это была немалая победа,

направленная прежде всего против попрания законности и прав тех, кто является непосредственным участником строительства – рабочих, служащих, оставшихся совершенно беззащитными, как это было на изыскательских и строительных работах Сибирской железной дороги.

Как видим, неумная натура Гарина постоянно искала действия в практической инженерной деятельности и в своем творчестве. Каждодневно ему хотелось активно вмешиваться в окружающую действительность, преобразовывать ее на основах цивилизации и прогресса. И лучшее тому доказательство – очерк **«Вариант»**, в герое которого много от самого писателя. Работая над очерком **«Вариант»**, **Н.Г.Гарин-Михайловский** одновременно пишет **«Леше болото»** – повесть о жизни рабочих горнозаводского Урала. Автор показывает нищету людей, живущих в краю сказочной природы. Повесть эта, как и рассказ **«Бродяжка»**, с большой теплотой и сочувствием показывает «самых бесправных из всех бывших когда бы то ни было рабов», скитавшихся по селениям Урала и Сибири.

«Уральский материал» подсказал Гарину сюжет и такого произведения, как рассказ **«Бабушка»**, резко обличающий не только социальные основы буржуазного общества, но и его морально-бытовые устои. А.В.Луначарский дал высокую оценку этому произведению, назвав его «превосходным». И хотя автор географически точно не указывает место действия, его нетрудно определить – это Урал, лежащий между Екатеринбургом и Пермью, быть может, Туринск, Ирбит или Тавда, где кратковременно бывал писатель. Уральская земля навсегда осталась памятной для писателя. Здесь когда строился самый трудный участок Уфа-Златоустовской железной дороги между разъездом Яхино и станцией Вязовой, инженер **Н.Г.Гарин-Михайловский** прокладывал глубокие выемки в скалах, сооружал железнодорожный мост через Юрюзань, неподалеку от Усть-Катавского завода выложил две подпорные стены. Русло Юрюзани на этом участке надо было перевести в новое место и вдоль всего течения реки насыпать сотни тысяч кубометров грунта. В проектировании всех этих работ и в руководстве строительством инженер Гарин принимал непосредственное участие.

В Усть-Катаве, который лежал несколько в стороне от железнодорожной магистрали, жил Николай Георгиевич. Здесь жили и работали люди, с которыми писатель сдружился. Среди них – семья управляющего Усть-Катавским заводом С.А.Жуковского, поставляющего на стройку лопаты, железнодорожные крепления и костыли. В обществе Жуковского, который печатал свои труды по металлургии в **«Горном журнале»**, а затем написал и брошюру о своем заводе, Гарин познакомился со многими интересными людьми, в частности, со столяром и плотником С.А. Подряковым, участником двух барочных экспедиций по реке Юрюзань, сплавающих железо. Наконец, в одном из уголков Усть-Катавского кладбища похоронена дочь писателя Варя.

Об Урале **Николаю Георгиевичу** всегда напоминали и встречи с **Д.Н.Маминым-Сибиряком** в редакции «Русского богатства», их совместное участие в различных литературных вечерах в Петербурге, дружеская переписка и, что очень важно, – близкое знакомство **Н.Г.Гарина-Михайловского** с местами, где родился и вырос **Дмитрий Наркисович**, где подсмотрел героев своих романов и повестей, которых также наблюдал и Михайловский. Неизгладимое впечатление производил

Урал своими природными богатствами, которые писатель жаждал как можно быстрее поставить на службу своей отчизны и ее народа. Об этом **Н.Г.Гарин-Михайловский** не уставал говорить языком публициста и художника. «Урал в пределах пермской губернии один из богатейших уголков мира. Рядом с прекрасной почвой громадные минеральные богатства: железо, каменный уголь, золото, драгоценные камни, платина. Если прибавить к этому лесную площадь, причем по качеству своему (я не говорю об эксплуатации) лес не оставляет желать ничего лучшего, и громадные торфяные болота, то ясно станет, что природа не поскупилась в этом уголке сделать все, чтоб человек мог дешево и с избытком удовлетворять всем своим потребностям». Так **Н.Гарин**-публицист утверждал в статье «**Урал. Железное дело: дешевые дороги**», появившейся в «**Ирбитском ярмарочном листке**».

В повести «**Леше болото**» в уста своего героя Ивана Николаевича Суринова писатель вкладывал не менее примечательные слова: «Природа, действительно, сделала все, чтобы засыпать человека богатствами, но со стороны человека тоже сделано все, чтобы умудриться и среди этих богатств создать общее разорение. И все потому же, что и в этом уголке положены в основание жизни не альтруистические стремления и волнения, а грубый, бессмысленный эгоизм и родной сын его - невежество».

Прошло восемь лет после окончания строительства Уфа-Златоустовской железной дороги, и **Н.Г.Гарин-Михайловский** вновь созерцал до боли в сердце знакомые и любимые ему места. Картины, открывшиеся из окна вагона, воспринимались совершенно по-новому, производя на Николая Георгиевича волнующее впечатление. В дневниковых записях, вошедших в очерк «**По Корее, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову**» читаем: «В окне вагона Уфимская губерния с ее грандиозными работами Уфа-Златоустовской железной дороги, с ее башкирами, лесами и железными заводами. Как змея извивается поезд, и с высоты обрывов открывается беспредельная даль долин Белой, Уфы, Сима, Юрюзани с панорамой синеватой мглой покрытых, лесистых, вечнозеленых гор Урала... Станция Мурсалимкино. Русские крестьяне о чем-то спорят с башкирами. Башкиры смущенно говорят: - Наши леса... - Ваши, так почему же, - раздраженно возражает им крестьянин, - казенные полесовщики? - Чтоб никто не воровал, - отвечают не совсем уверенно башкиры. Смущенные, худые башкиры спешат уйти от нас, а Василий продолжает с той же энергией. - Землю на пять лет сдает, а уже зимой опять идет: дай чаю, дай хлеба, дай денег... «Да ведь ты все деньги взял уже?» - Ну, снимай еще на пять лет вперед... Чего же станешь делать с ним? И снимаешь... А я вот слышал, говорю я, что у башкир землю отберут и из вас башкир одну общину сделаю. Лица крестьян мгновенно вытягиваются и перестают сиять. - Бог с ней и с землей тогда: уйдем... Последний звонок, и я спешу в вагон. Там, в России, я не слыхал еще таких речей...» В этом отрывке, как в зеркале, правдиво отражена социальная обстановка, сложившаяся в Башкирии в последние десятилетия прошлого века. Она ставила бедное башкирское и русское население в зависимость от крупных землевладельцев, которыми являлись помещики и казна, скупающие земли у коренных жителей этого богатейшего края. Массовый захват этих земель, начавшийся после **1869** года, когда была разрешена свободная продажа,

привел к разорению и обнищанию трудящихся башкир. Эта политика, породившая мрачную эпоху колонизации края, вызывала глубокое возмущение у прогрессивной общественности России: писателей, ученых, врачей, учителей, технической интеллигенции. **Н.Г.Гарин-Михайловский** не делает такого вывода в своих дневниковых записях по цензурным соображениям, однако душевно разделяет их. Читатель чувствует последнее в показе реальной действительности. Своим правдивым описанием он проводит к единственному выводу - пока существует царизм и власть остается за господствующими классами, будет продолжаться угнетение бесправных народных масс. И хотя художественных и публицистических свидетельств о Башкирии в произведениях Гарина-Михайловского не столь уж много, тем дороже для нас каждая строка писателя, отражающая правду жизни края.

В этом отношении чрезвычайно ценен неопубликованный автограф **Н.Г.Гарина-Михайловского** «*Путевые впечатления от Москвы до Харбина*», хронологически относящийся к апрелю 1904 года. Он хранится в Центральном государственном архиве литературы и искусства. Это незаконченная рукопись. Она обрывается на 12 странице дестилированной бумаги, убористо исписанной рыжевато-фиолетовыми чернилами с небольшой авторской правкой. Рукопись отличается от дневников писателя, которые он вел во время поездки по Корею, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову, опубликованных в пятом томе собрания сочинений. Судя по содержанию рукописи, названию городов, через которые лежал дальний путь писателя,- это один из вариантов дневника без конкретных дат. Он интересен тем, что в нем более подробно переданы дорожные впечатления автора о знакомых ему Урале, Сибири и Забайкалье.

«Впечатлений до Уральского хребта мало: однообразные виды нашей средней полосы России с деревнями и рощами по сторонам давно уж пригляделись. Холодный ветер, нависшие тучи еще более нагоняют тоскливое расположение духа: наш вагон занят офицерами, все мрачные, подавленные тяжелым чувством разлуки с близкими и страданием неминуемой участи там, далеко на чужой земле. Не слышно веселого, беззаботного смеха и нет удали, уверенности в счастливом окончании войны...»

На этот раз **Н.Г.Гарин-Михайловский** ехал на Дальний Восток как корреспондент московской газеты «*Новости дня*», чтобы непосредственно с театра военных действий передавать материалы о том, за что же льется солдатская кровь на полях боя. Он понимал, что берет на себя большую ответственность перед читателем: быть правдивым в освещении событий, и считал, что отныне его корреспондентская деятельность станет основной работой. Писатель несколько ранее в очерке путешествия вокруг света и наброске «*Эскиз*» предвидел эту войну и предсказывал поражение в ней царской России. И теперь, испытывая настроение офицеров, ехавших с ним в одном вагоне, мучительно искал ответа: «на кого же наложит история клеймо столь страшного греха?» Мрачные раздумья, связанные с русско-японской войной, как бы на время отодвинулись, когда Николай Георгиевич переезжал Урал, где шаг за шагом была пройдена им трасса Уфа-Златоустовской железной дороги. Здесь он все знал, со всем сроднился. И описания его не утратили эмоциональности и теперь, спустя почти полтора десятилетия. Они передают

душевное состояние человека, кровно связанного с нашим краем: «Перед Уфой местность становится более интересной: линия тянется долиной Демы. По ее обрывистым с живописными рощами берегам начались уже ископаемые богатства Уральского хребта, а от станции Чишма заметны воронкообразные провалы иногда саженей 10-12 в верхнем диаметре: эти своеобразные геологические явления, как и масса пещер по берегам р.белой, зависят от выветривания подпочвенных пород. Через Белую под Уфой перекинут мост в 6 пролетов: вот под нами скользит по воде плот; они, говорят, нередко разбиваются о скалы в нижнем извилистом течении этой красивой, быстробегущей реки. Как только проехали Уфу, стала окружать холмистая местность предгорья Урала, но уже темнеет, не пришлось видеть начала с его заводами чугунно-литейными и железо-прокатными... Проснулся рано, чтобы видеть Уральские горы, и действительно, стоило прервать утренний сон. Линия дороги шла по долине р. Ай среди высоких гор. Быстро бежит эта горная река к нам на встречу, перебираясь каскадом через камни: она то подбегает к нашим шпалам, то отойдет на много сажен, а мы все поднимаемся; нас с трудом тащат два паровоза; по бокам отвесные скалы лезут кверху; вот страшный откос опускается круто вниз до зеленой площадки, на дне которой в узком каменном коридоре стало вдруг темно: через 2-3 минуты мы выбрались из него и перед нами чудесная панорама гор в форме остrokонечных пирамид, поросших хвойным лесом. Вдали через вершины этих ближних – виднеются уже отдаленные, потонувшие в синеве далекого горизонта. Река ай, наша бывшая спутница, полная жизни и энергии, теперь извивается как будто без движения в глубине большой котловины и кажется тонкой светло-голубой лентой. Вот и верхняя площадка хребта: рядом с полотном дороги стоит каменный столб неуклюжий, низенький; на западной стороне надпись: «Европа»; проехали, оборачиваюсь, читаю: «Азия».

Итак я в Азии, большая преграда, целая цепь гор отделяет меня от дорогих друзей !..» Так проникновенно мог писать человек, влюбленный в эти места, знающий их, глубоко чувствующий красоту окружающего. Много раз я проезжал эти же места, волнующие каждый раз по-своему, но чувство, которое охватило инженера-путейца и строителя дороги,- большое чувство хозяина, невольно передается, когда читаешь его искренние строки, написанные 80 лет назад. В них угадывается, как и во всем, что писал Гарин-Михайловский на Урале и об Урале,- истинный патриот. Это была последняя встреча *Н.Г.Гарина - Михайловского* с Уралом – краем богатых возможностей и перспектив, где расцвел и засверкал во всем блеске его талант инженера и писателя, оставившего будущему поколению чудесное техническое сооружение и неувядаемые художественные произведения.

А.Шмаков.