

*Вера Петрашкова*

## **Юбилей инженеров-железнодорожников.**

**Новосибирск, апрель, 2022 г.**

*Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали (Великого Сибирского пути, как ее называли) имело стратегическое решение для Российской империи. Поэтому правительство не согласилось на заманчивые условия иностранных концессионеров, а строило дорогу за казенный счет.*

**Голодяев К.А. “Мост в будущее”  
Журнал “Сибирские огни”, №1, январь 2022 г.**

Когда в детстве я слышала рассказ о строительстве железнодорожного моста через Обь и возникновении родного города, то почему-то без каких-либо колебаний воспринимала тот факт, что Николай Георгиевич Гарин-Михайловский (писатель, инженер-изыскатель) был самым главным человеком в этом эпохальном процессе. Недаром же его даже называют основателем города.

И только с годами я поняла, что Н.Г. Гарин-Михайловский был одним из большой группы изыскателей, проектировщиков, строителей, путейцев, которые приезжали в начале 1890-х годов строить Среднесибирский участок железной дороги и железнодорожный мост. Гарину-Михайловскому ставят в заслугу то, что он настоял на строительстве моста не рядом с Кольванью, а у села Кривошеково, сэкономив 3 миллиона рублей, чем повлиял на появление города Ново-Николаевска.

Я уже писала в августе 2019 года, после экскурсии по Новосибирску, о разных краеведческих мнениях о том, что именно изыскатель Н.Г. Михайловский повлиял на строительство моста у Кривошеково, Заслуги при этом отдают другому путейцу Михайловскому – Константину Яковлевичу. В 1891 году проводили дополнительные изыскания для строительства дороги. Начальником всех этих работ был назначен Константин Яковлевич Михайловский. Начальником пятой (Обской) изыскательской партии, определявшей место моста через Обь, был Викентий Иванович Роецкий, а Николай Георгиевич Михайловский был руководителем шестой (Кольванской) изыскательской партии, отрабатывающей Томское направление (<https://www.nsk.kp.ru/daily/25658/821261/>). Так что “нужное место”, скорее всего, нацупал Роецкий под руководством Михайловского К.Я. (Михайловский 1-й).

И все же в интернете можно отыскать “*Докладную записку Н.Г. Гарина-Михайловского*” министру путей сообщения от 3 апреля 1893 года (<http://www.prometeus.nsc.ru/works/notgar.ssi>), где автор именуется Михайловским 2-м. Разговор идет об удешевлении строительства.

Так вот, о причудах краеведенья и книгоиздания.

Недавно одноклассница передала мне *фотоальбом “Ново-Николаевск, 1893–1926”*. Это “богато” изданная книга, а точнее, ее третье издание. Книга выпущена к 120-летию Новосибирска в 2013 году. Тираж – 500 экземпляров. Книгу получил в подарок отец моей одноклассницы, занимавший в свое время высокий пост в системе железных дорог страны.

Нашла ссылку на сайт, где описывается этот альбом (<https://raritydvr.ru/book/rfbooks-4/6489/>). А на любимом краеведческом сайте нашла обсуждение этого альбома в 2014-м году (<https://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=3711>).

Так вот, в этом альбоме можно отыскать портреты и краткие биографии

*Роецкого Викентия Ивановича, про которого написано, что он выбрал место для строительства железнодорожного моста через Обь на месте будущего города Ново-Николаевска;*

**Меженинова Николая Павловича**, с 1887 года возглавлявшего изыскания для строительства Среднесибирского участка железной дороги, помогавшего строительству станции Обь, храма Александра Невского в Ново-Николаевском поселке;

**Будагова Григория Моисеевича**, руководившего строительством железнодорожного моста через Обь, ставшего родоначальником благотворительности Ново-Николаевска;

**Тихомирова Николая Михайловича**, возглавлявшего участок (Каргат – Кривошеково) службы ремонта пути, а с 1897 года руководящего установкой последнего пролета моста;

**Жандра Владимира Константиновича**, работавшего начальником 1-й дистанции строящейся Среднесибирской железной дороги (от Оби до Красноярска).

И, конечно, первым (на 5-й странице) можно увидеть портрет **Николая Гарина-Михайловского** в папаше и бурке. Вот только почему-то отчество у него указано **Михайлович** (и по-русски, и по-английски **Mikhailovich**).



Я то и дело ляпаю в своих рассказах какие-нибудь глупости (буквы в словах переставляю, предложение не дописываю, описываемых персонажей называю чужими именами и т.п.) Но ведь меня не издают в золоченом переплете. А тут ТРЕТЬЕ издание!

Так вот, **Константина Яковлевича Михайловского** в книге нет. Но его имя в Новосибирске носит **набережная Оби – Михайловская**. И еще когда-то участок нынешней улицы Ленина (от Михайловского лога до Вокзальной площади) назывался **Михайловской улицей** в честь К.Я. Михайловского (лог, видимо, тоже назывался в честь него). Фотографии набережной можно отыскать в интернете, да и я свои картинки прошлым летом помещала в отчетах, а вот старых фотографий уже переименованной улицы мало. Нашла на краеведческом форуме (<https://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=111>) нижние фотографии. На правой картинке за школой, построенной по проекту Крячкова, еще нет моего дома.



Но я собиралась вести речь о строителях-юбилярах.

Среди именитых в Новосибирске путейцев, причастных к строительству Транссибирской магистрали и нашего города, в этом году таких ДВОЕ.

В феврале 2022 года исполнилось **170 лет со дня рождения Николая Георгиевича Гарина-Михайловского**. И хоть я уже много раз показывала **площадь** у железнодорожного вокзала Новосибирск-Главный, носящую имя **Гарина-Михайловского**, решила обновить свои (и ваши) впечатления.



Когда именно рядом со зданием железнодорожного вокзала сформировали *Привокзальную (Вокзальную)* площадь, я так и не узнала. Зато нашла фотографию, на которой уже есть здание вокзала, а площади, судя по всему, еще нет (левая картинка вверху).

Первое деревянное здание железнодорожной станции было построено в 1897 году. Рядом в том же году построили церковь святого Даниила (правая верхняя картинка).

Деревянное здание вокзала сгорело в 1931 году. К этому времени уже начали строить новое здание, проект которого появился в конце 1920-х годов. Его меняли несколько раз (<https://nsk-history.livejournal.com/7849.html>). Масштабная реконструкция нынешнего здания вокзала случилась в 1990-е годы.



На верхних фотографиях здание вокзала в разные годы (нашла в интернете). А на краеведческом сайте довольно много занимательных картинок про то, как выглядел Новосибирск-Главный и площадь перед ним в разные годы (<https://nsk-kraeved.ru/viewtopic.php?id=328&p=3>).



Заинтересовали меня три варианта проекта реконструкции площади (верхняя и нижние картинки).



Интересно, что все проекты предполагали наличие хоть какой-то растительности на площади. Увы. С озеленением пока идет борьба.

А вот **план на левой картинке** в части “озеленения” Вокзальной магистрали (диагональная улица на плане) в этом году, судя по всему, мэрия воплотит в жизнь. В настоящий момент почти все, посаженные 40 лет назад березы, рябины, черемухи вырубил. Чуть раньше удалили все тополи. Обещают посадить липы и кусты.

Причем липы будут “заморской” стоимости – 34 000 рублей за штуку. План благоустройства (<https://ngs.ru/text/gorod/2022/04/19/71267153/>) мэрия обнародовала. Но, как всегда, уверенности в том, что поступают правильно, чиновники не испытывают. В прошлом году насыпали газоны, а зимой на них парковались машины. Вот теперь вдруг появилась мысль, раз уж парковки убрали, а Чемпионат по хоккею отменили, то, может быть, вернуть парковки и убрать эти газоны, за которыми нужно будет хоть как-то следить, тем более, что автомобили облюбовали тротуары (<https://www.nsk.kp.ru/online/news/4714371/>).

Сейчас на площади можно найти одно ЖЕЛЕЗНОЕ дерево (правая картинка внизу) и две МЕТАЛЛИЧЕСКИЕ конструкции, на которые летом вешают плошки с петуньями (левая и центральная картинка внизу). Популярны в Новосибирске столбики с крючками я называю “вертикальным озеленением”. А железный памятник дереву “вырос” из клумбочки, которую обычно засаживают цветочками ко Дню России (12 июня) или даже ко Дню Новосибирска (последнее воскресенье июня).



Когда рылась в интернете, то нашла несколько фотографий “из прошлой жизни площади” (две нижние картинки и еще одна – на следующей странице), когда на ней росли деревья и кусты, ходили трамваи, и была оборудована большая площадка для остановок общественного транспорта. А главное! Совсем не было рекламных щитов.



Надо сказать, что за долгие годы существования Привокзальной площади ее облик практи-



чески не менялся. Два жилых дома послевоенной постройки по обеим сторонам площади, как стояли, так и стоят. Один из них, тот, что на левой от вокзала стороне площади, попал на мои последние фотографии. На первом этаже меняются магазины и конторы, аптеки и банки, а вывеска



“Хлеб” висит и висит, некому ее снять. Теперь под этой вывеской работает какой-то игровой зал. Вывески нет, вход по звонку, но “звезды” на двери рассказывают обо всех тайнах.



Второй жилой дом хорошо виден на левой картинке. Дом сохранился почти в первозданном виде. И там всегда работала аптека, заменив аптеку, стоявшую рядом с церковью святого Даниила.

Снесли только малые домишки на четной стороне улицы Ленина (верхняя картинка на этой странице), а на их месте построили 24-этажную громадину 500-местной гостиницы. Долгое время гостиница, носившая имя города, была самым высоким зданием Новосибирска. Знали бы проектировщики гостиницы архитектор В.В. Красовицкий и инженер В.И. Рождественский, когда в 1960-е годы начали строительство, что на площади, которую называют воротами Новосибирска и ее лицом, будет стоять *“Marins Park Hotel”*, а вовсе не гостиница *“Новосибирск”* (я тоже обмлела, когда увидела голубую вывеску). На левой картинке следующей страницы еще гостиница “Новосибирск”, справа – моя последняя фотография с голубой вывеской.

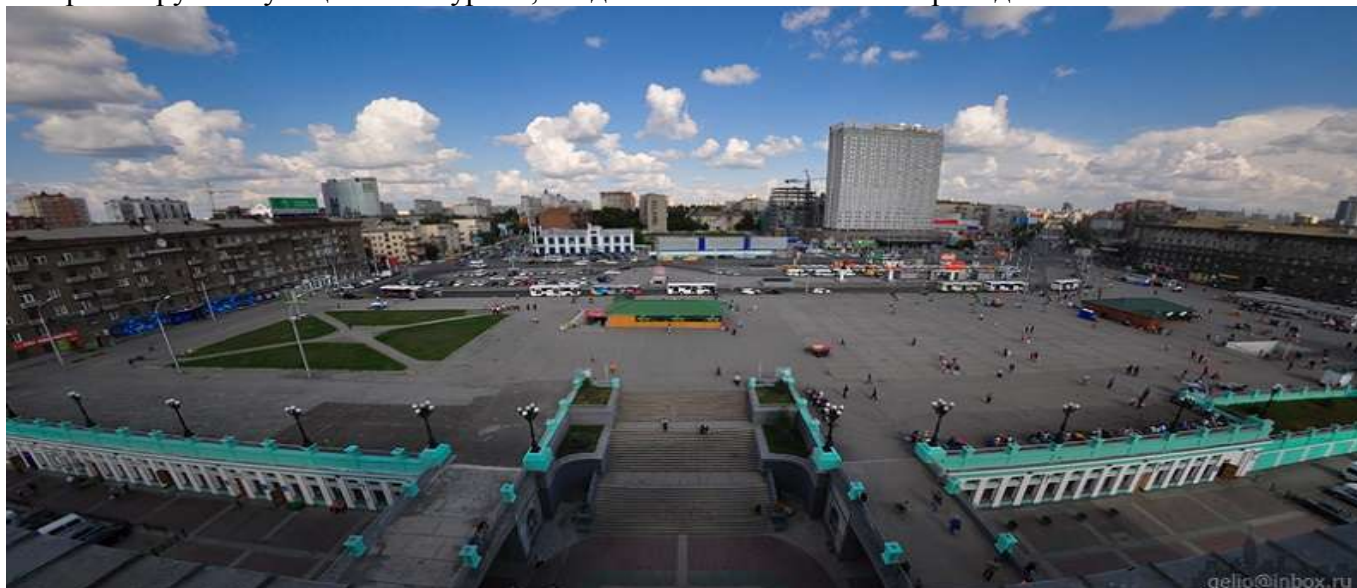


На нижней картинке и на картинке со следующей страницы (в интернете нашла) панорамные виды площади. С одной стороны, они были сделаны не так уж давно, а с другой – исторические виды.



На верхней фотографии, сделанной из гостиницы, видно, что к югу от главного вокзала уже стоит здание с башенкой – это пригородный павильон, построенный по проекту специалистов “Сибжелдорпроекта” (арх. Ф.М. Бунтовский, инженер О.М. Башарина). В этот павильон можно попасть с привокзальной площади, с улицы Шамшурина и непосредственно из метро. Планировали соорудить крытый пешеходный мост, который должен был соединить вокзальное здание с пассажирскими платформами и Владимировой улицей. Но... Для укрепления

безопасности территории вокзала выход на переходной мост перекрыли с двух сторон – из пригородного павильона и со стороны улицы Владимировской. И, забыв о крыше, пешеходам построили рукав с улицы Шамшурина, соединив его с основным переходом.



Фотография сверху – это зеркальный вид на площадь из-под крыши вокзала.

В центре картинки двухэтажное здание “НовосибТПО”. В 1927 году на северо-восточной стороне площади, на углу Межениновской (Челюскинцев) улицы по проекту И.А. Бурлакова было построено здание НовосибТПО (Транспортного потребительского общества), в котором позже находился Железнодорожный универмаг, а сегодня размещается...

Я выдернула эту цитату из статьи (<https://nsk-history.livejournal.com/7849.html>). Когда ее писали, в здании размещался Транскредитбанк. С тех пор утекала вода, погружались в лету разные банки. Почил и Транскредитбанк. Теперь там квартирует банк ВТБ.

Первоначально запроектированное в стилистике рационалистического модерна, в процессе строительства здание было значительно упрощено. Это едва ли не единственное в городе здание, по которому можно проследить, как провинциальный сибирский модерн превращался в конструктивизм.

Рядом с банком еще нет торгово-развлекательного комплекса “Апельсин”, который в рамках реконструкции северо-восточной стороны площади планировали построить на месте “хозяйственного базарчика”. Базар долгое время заменял хозяйственный супермаркет. “Апельсин” строили долго. Но теперь стоит и торгует.

Планировали преобразить и центральную часть площади: здесь решили построить подземное многофункциональное сооружение (торговля шла в подземном переходе, выход из которого находился под зеленой крышей в центре верхней картинка), а в центре площади должны были соорудить памятник Н.Г. Гарину-Михайловскому.

“Апельсин” построили (левая нижняя картинка), но он так и остался полупустым.



О строительстве подземного многофункционального комплекса на время забыли. Но в конце прошлого года вдруг появились сообщения о строительстве подземного “Охотного ряда” с большим павильоном над входом (<https://ngs.ru/text/gorod/2021/12/21/70321592/>). И хоть все участники заседания президиума архитектурно-градостроительного совета мэрии Новосибирска **единогласно раскритиковали проект павильона**, который должен появиться на выходе из нового подземного перехода на площади имени Гарина-Михайловского, забор поставили, за ним начали рыть яму (правая картинка на предыдущей странице). **ВСЕ участники обсуждения павильона на площади имени Гарина-Михайловского выступили ПРОТИВ его появления. Не нашлось НИ ОДНОГО человека, кто хоть как-то допустил бы, что постройка там может быть** (<https://www.change.org/p/защитим-от-застройки-площадь-гарина-михайловского-в-городе-новосибирске>).

Архитекторы города считают это строительство бессмысленным. Они надеялись, что рядом с железнодорожным вокзалом возведут удобную автостанцию для междугородних автобусов – автовокзал ведь перестал существовать (<https://vn.ru/news-perekhody-s-tualetami-i-larkami-isportyat-privokzalnuyu-ploshchad-v-novosibirskе-eksperty/>).

А у меня глупая мысль в голове сформировалась. Тот, кто строит это подземное ЧУДО, просто застолбил участок. В конце концов, как это бывает в Новосибирске, вдруг возвысится жилой комплекс, который обнесут забором. А за ним будет процветать частная территория.



Памятника основателю Новосибирска на площади нет. На территории, где раньше пассажиры садились в маршрутные такси, появилась временка – павильон, кассы и площадки для посадки междугородних автобусов (верхние картинки и две левые картинки внизу). То, что это временка, подтверждает надпись над входом – полтора года, и буквы куда-то улетели.

По-моему, памятник основателю города в папаше и бурке украсил бы “новосибирские городские ворота”. Говорят, что такой безалаберной привокзальной площади, как в Новосибирске, нет ни в одном сибирском городе.

Автобусы ожидают времени отчаливания на парковке, которую уже давно соорудили на месте бывшей клумбы. Парковку делали для получения прибыли, но наши автомобилисты туда не поехали – у “Апельсина” стоят бесплатно. Вот городские власти и отдали этот изрядный по размерам участок под междугородние автобусы.





На правой картинке предыдущей страницы ЯРМАРКА! Эта стихийная, на первый взгляд, торговля, все-таки кем-то организуется и охраняется. Весной в этих киосках торгуют саженцами, рассадой, простынями, штанами, кепками, садовым инвентарем, колбасой и пряниками. Осенью ассортимент немного меняется: овощи и фрукты, привезенные с оптового рынка, теплые беретки, перчатки, сумки, пододеяльники, скатерти и все та же колбаса. Летом можно найти купальники и легкие халаты, а зимой – варежки и валеные ботинки. Не думаю, что подземный “Охотный ряд” строят для того, чтобы облегчить жизнь этим торговцам. Даже, если кто-то из них спустится под землю, всегда найдутся желающие торговать на улице – иначе, чем или кем заполнить пустующее на площади пространство.

Нашла статью про торговлю на площади и ее состояние (<https://ngs.ru/text/gorod/2022/02/22/70455866/>).



Правда, в 2000 году торговля на площади была цветистее и разгульнее (левая верхняя картинка из интернета). Зато сейчас можно обнаружить киоск-стаканчик (центральная и правая картинки вверх), из окошка которого недавно выдавали кофе, а сейчас в этом “Домике мечты” пока ничем не торгуют. Месяц назад в 12:00 возле этого нестационарного торгового объекта кучковались бомжи – тут выдавали бесплатные обеды.

В другое время представители этой социальной группы тусуются под крышей павильона, предназначенного для того, чтобы пассажиры коротали время в ожидании местных автобусов и троллейбусов. И уж, конечно, они *не интересуются* телефонами специальных организаций, которые помогают людям получить жилье и еду, но главное – работу. Листочками с такими номерами телефонов облеплены все поверхности павильона (нижние картинки).



Обошла площадь, посмотрела на все свежим взглядом. И тут наткнулась на группу пеших экскурсантов. Гид рассказывала им о заслугах основателя города и о том, что площадь, на которой они стоят, носит имя Николая Георгиевича Гарина-Михайловского. И я решила узнать у профессионала, когда площадь из Привокзальной переименовали в площадь Гарина-

Михайловского. Экскурсовод задумалась, призналась, что не помнит. Но зато любезно пригласила присоединиться к туристическому коллективу. У меня были иные планы.

Потому я решила пополнять знания из домашних книг и интернета.

**Площадь получила имя Гарина-Михайловского в декабре 1956 года.** 26.12.1956 Новосибирский горсовет принимает решение №12-29 “О присвоении имени Гарина-Михайловского привокзальной площади по просьбе коллективов школ №17 и №10 и рабочих института “Гипрошахт”

(<http://nsk.novosibdom.ru/node/2825#:~:text=26.12.1956%20Новосибирский%20горсовет%20принимает%20решение,и%2010%2C%20рабочих%20коллектива%20«Гипрошахта»>).

65 лет прошло! Время летит.

Наткнулась на одну статью, где прочитала, что *площадь имени Гарина-Михайловского новосибирцы иронично называют площадью “Тёмы и Жучки”, намекая на литературный талант известного инженера, строителя Транссибирской железнодорожной магистрали* (<https://latypowa.livejournal.com/28303.html>).

Странно, но я такого названия ни разу, ни от кого не слышала... Видимо, так шутили в семье автора статьи.

Вторым объектом города Новосибирска, носящим *имя Гарина-Михайловского*, является станция метрополитена, находящаяся под привокзальной площадью. Точнее, станция носит имя *площади Гарина-Михайловского*.

Если честно, то я совсем не помню, как выглядела площадь во время строительства станции. Но интернет знает ВСЕ.



На верхних и нижней картинках, по-моему, колоритно отображен процесс строительства станции метро.

**Станция “Площадь Гарина-Михайловского” (Дзержинская линия Новосибирского метрополитена)** была открыта 31 декабря 1987 г. Станцию возводили открытым способом. Архитектурной особенностью станции является потолок платформенного участка, выполненный в виде отдельных куполов, в которых размещены светильники.

Путевые стены платформенного участка облицованы бледно-розовым мрамором, круглые колонны светло-серым мрамором.

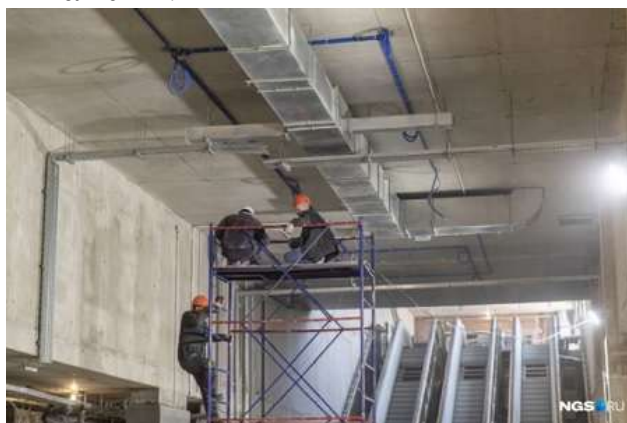


С одного вестибюля имеется эскалаторный спуск из трех лент.

Вход со стороны железной дороги соединен подземным переходом с пригородным железнодорожным вокзалом. Станция всегда являлась конечной Дзержинской линии и еще долго будет ей являться. Из-за невозможности строительства открытым способом на территории железнодорожной станции, за Площадь Гарина-Михайловского нет тупиков для оборота поездов. Перед станцией уложен съезд, по которому осуществляется переход отправляющихся со станции поездов с первого на второй путь перегона. Кроме того, к первому пути перегона Сибирская – Площадь Гарина-Михайловского примыкает соединительная ветвь с Ленинской линии, на эту станцию прибывают выходящие на линию поезда (<http://nsk.novosibdom.ru/node/2346> метро).

В феврале 2017 года я описывала все станции метрополитена Новосибирска. С тех пор на самой станции ничего не изменилось, разве что запачкались и потемнели колонны, да местами появились пятна на потолке от протечек. Ко всему прочему трескается облицовочная плитка.

А вот выход на четной стороне улицы Ленина вписали в здание торгового центра “Апельсин”.

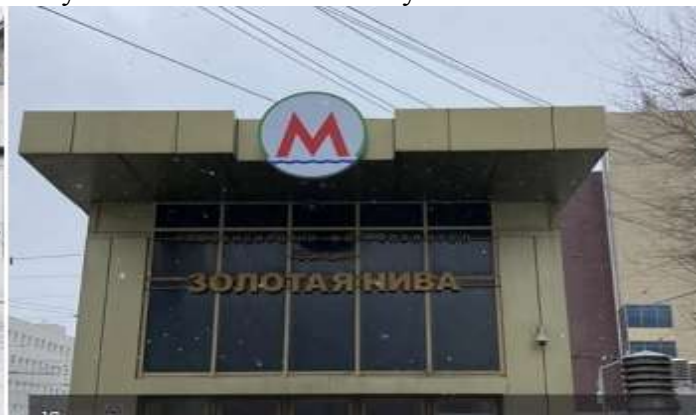


Да, метро в Новосибирске застыло. Если и прирастет в ближайшее время, то только станцией “Спортивной”, которую натужно строили к Чемпионату по хоккею. Чемпионат отменили. В настоящий момент станция, по словам мэра, готова на 75%. При этом специалисты указывают на некоторое отставание.

Сейчас на станции идут отделочные работы. Колонны уже облицевали мраморной плиткой, также готовы панно, которые разместят в зоне эскалаторов. Закончены подготовительные работы к

внешней отделке здания (<https://ngs.ru/text/transport/2022/04/19/71268887/>).

Кроме этой апрельской новости о Новосибирском метрополитене было еще одно сообщение о *“судьбоносной” смене логотипа*, которым снабжены все входы-выходы станций метро. Обычную букву М красного цвета решили заменить на красную же букву М, но в белом круге, окаймленном зеленой полосой. Стоит новая буква М на волнистой голубой линии.



Когда я гуляла по площади Гарина-Михайловского, вход на станцию метро был еще со старым логотипом, как на левой верхней картинке, так как новым логотипом начали оформлять станции с “Золотой нивы” (<https://ngs.ru/text/transport/2022/03/31/70730684/>). Говорят, что цветовая гамма “нового бренда” *символизирует экологичность и реку Обь*. Сегодня обнаружила новый логотип и на станции “Площадь Гарина-Михайловского”.

Интересно, если бы в городских новостях не появилось это сообщение, горожане заметили бы новые буквоки над входами? Я бы точно долго не обращала внимания.

Есть в Новосибирске *еще один объект, носящий имя Николая Георгиевича Гарина-Михайловского*. Но это уже скорее дань писательскому творчеству основателя города Новосибирска. Это *библиотека на улице Кирова, 321*.



Библиотеку открыли в 1960 году в деревянном домике с печным отоплением. В 1976 году библиотека переехала в специально построенное здание, где находится и сейчас. Не зная, что картинка с блондином в лодке находится на стене библиотеки, я в ноябре 2020 года съездила на улицу Кирова. Тогда у меня был иной интерес, я разглядывала граффити (верхняя картинка).

Библиотека пользуется популярностью. В ней более 3500 читателей, работают читальный и детский залы, абонемент, центр открытого доступа к интернету. Книжный фонд включает 33 744 экземпляра (<https://www.culture.ru/institutes/52392/biblioteka-imeni-n-g-garina-mikhailovskogo>).

Как я поняла, литературное творчество Николая Георгиевича в конечном итоге уложилось в собрание сочинений в 5 томах:

- Том 1: Детство Тёмы. Гимназисты.
- Том 2: Студенты. Инженеры.
- Том 3: Очерки и рассказы. 1888–1895.
- Том 4: Очерки и рассказы. 1895–1906.
- Том 5: По Корее, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову. Вокруг света. Корейские сказки. Сказки для детей. Пьесы. Воспоминания, статьи. 1894–1906.

Конечно, наиболее известна тетралогия писателя: “Детство Тёмы”, “Гимназисты”, “Студенты”, “Инженеры”.

“Поэтом труда” назвал Гарина М. Горький. Подлинным гимном труду, человеку-деятелю звучит уже ранний очерк Гарина “Вариант” (1888). Герой его – **инженер Колюцов**, строящий дорогу в Сибири, – вдохновенный работник, страстно любящий свое дело, связывающий его с будущим расцветом и могуществом родины, уподобляет деятельность свою и своих товарищей легендарным подвигам Ермака: “Проведением дороги мы эти необъятные края сделаем реальным достоянием русской земли. Это будет второе завоевание этого края” (<http://chto-chitat-detyam.ru/garin2.html>).

Инженер Кольцов – этот персонаж, в котором современники усмотрели *самого Николая Георгиевича Михайловского*.

А *Константин Яковлевич Михайловский* выведен *под именем Елецкого*. В очерке (кто-то называет “Вариант” повестью) *рассказывается об изыскательских работах перед началом постройки железной дороги Самара – Уфа – Златоуст* ([https://ru.wikipedia.org/wiki/Михайловский,\\_Константин\\_Яковлевич](https://ru.wikipedia.org/wiki/Михайловский,_Константин_Яковлевич)), где инженер *Николай Георгиевич Михайловский* (Михайловский 2-й в служебных документах, будущий писатель) служил под началом своего однофамильца *Константина Яковлевича Михайловского* (Михайловского 1-го).

И еще *о памятнике Гарину-Михайловскому*. Предложения установить в Новосибирске памятник основателю города поступали от жителей еще предыдущему мэру, в 2013 году даже проводили конкурс “Кому бы я установил памятник”, в рамках которого В.Ф. Городецкому отправляли письма с предложениями (<http://bsk.nios.ru/content/pamyatnik-nikolayu-garinu-mihaylovskomu-1>).

В феврале 2015 года мэр Новосибирска *Анатолий Локоть САМ предложил установить в городе памятник одному из его основателей – Николаю Гарину-Михайловскому*.

Об этом сообщил пресс-центр мэрии со ссылкой на заявление мэра, сделанное 16 февраля на встрече с коллективом Западно-Сибирской железной дороги. “У нас есть площадь имени Гарина-Михайловского, но нет памятника, я предлагаю обсудить эту идею и поработать вместе так, чтобы здесь появился памятник этому знаменитому человеку, инженеру-путейцу, писателю, который является символом единения прошлого и будущего”, – сообщил Анатолий Локоть, напомнив, что через 3 года Новосибирск отметит 125-летний юбилей (<https://ngs.ru/text/gorod/2015/02/17/2070652/>).

125-летие отметили. А об установке памятника замолчали.



Однако в Новосибирске есть бюст Н.Г. Гарина-Михайловского. Его установили в 1986 году возле школы №151, которая находится на жилмассиве “Снегири”. Автором памятника выступил новосибирский скульптор Александр Крутиков ([http://infomania.ru/map/?page\\_id=25289](http://infomania.ru/map/?page_id=25289)).

Что интересно, на смотровой площадке Ласпинского перевала в Крыму был установлен барельеф Гарина-Михайловского. В 2016 году он пропал. Но был найден и отреставрирован

([http://www.ritualhelp.ru/novosti/uteryanniy\\_barelef\\_s\\_izobrazheniem\\_pisatelya\\_i\\_ingenera-puteytsa\\_nikolaya\\_garina-mihaylovskogo\\_pyatiy\\_god\\_kochuet\\_po\\_sevastopolyu.html](http://www.ritualhelp.ru/novosti/uteryanniy_barelef_s_izobrazheniem_pisatelya_i_ingenera-puteytsa_nikolaya_garina-mihaylovskogo_pyatiy_god_kochuet_po_sevastopolyu.html)).

Правда, до сей поры не занял свое прежнее место (<https://www.sevastopol.kp.ru/daily/27366.5/4548490/>).

На старом здании железнодорожного вокзала *в Челябинске в октябре 1972 года был размещен памятный знак*, на котором написано: “*Николай Георгиевич Гарин-Михайловский. 1852–1906. Русскому писателю, инженеру, строителю Самаро-Златоустовской железной дороги*”.

С Уралом была связана не только изыскательская деятельность Гарина-Михайловского, но и писательская. В произведении “Из дневника кругосветного путешествия” он запечатлел жизнь уездного Челябинска до постройки железной дороги. На уральском материале основаны повесть о жизни горнозаводских рабочих “Лешее болото”, рассказы “Бабушка”, “Бродяжка”

(<http://litkarta.chelreglib.ru/places/group/memorialnye-doski/place/memorialnaya-doska-nikolayu-garinu-mihajlovskomu/>).



Полистав разные материалы о Николае Георгиевиче Гарине-Михайловском, я поняла, что он был незаурядным человеком. И крестьянскую реформу хотел осуществить, и геологическими изысканиями занимался при строительстве железных дорог. Стал известным писателем и публицистом. Совершал “кругосветные” путешествия. Боролся с казнокрадством. Имел 11 детей. При этом успешно совмещал жизнь в двух своих семьях (<https://proza.ru/2013/05/22/21>).

Умер Гарин-Михайловский в 1906 году от паралича сердца. *Поскольку накануне Николай Георгиевич по легкомыслию своему отдал крупную сумму на дело революции, а обе его семьи к тому времени были уже разорены, на похороны пришлось собирать деньги по подписке. Погребение Николая Георгиевича Гарина-Михайловского состоялось на Волковском кладбище в Петербурге.*

***Вот таким был инженер Гарин-Михайловский (Михайловский 2-й), которого считают основателем города Новосибирска.***

Вспомнила, что когда-то перед Новым годом здание вокзала украшали надписью, разделенной “часовым табло” на две части: “С новым” и “годом!”. Тогда каждый вечер можно было прочитать: “С Новым 19-37 годом!”. Чувства у читавших были разные.

А еще нашла у себя курьезную картинку лета 2020 года. Вот такие бывают в Новосибирске температурные показатели на соседних зданиях площади Гарина-Михайловского.



***(продолжение следует)***