

«Созидатель, писатель и мечтатель». Одна из официальных версий образования посёлка Ижморский, роль Н.Г. Гарина-Михайловского

*Потеряева Татьяна Михайловна,
библиотекарь-краевед Ижморской
центральной библиотеки имени
М.С. Прудникова, Муниципальное учреждение
культуры «Ижморская централизованная
библиотечная система»*

По историческим меркам посёлку Ижморский немногим более 130 лет. Образован он как железнодорожная станция Ижморская при строительстве Транссибирской магистрали. История давняя, обросла домыслами и противоречивыми фактами, уже нет среди нас живых свидетелей великих исторических событий, поэтому современниками воспринимается как легенда.

30 марта 1891 года главой Российского государства – императором Александром III был издан Указ о начале строительства пути через всю территорию Сибири. Железная дорога уже достигла города Тюмень.

По первичному плану предусматривалось строительство основной ветки через город Томск, имевший на тот момент статус губернского города и более чем трёхсотлетнюю историю. В таком случае не пролегала бы рядом с Ижморским железная дорога, не было бы железнодорожной станции, и не был бы посёлок таким, какой он есть сейчас.

Одну из ведущих ролей в строительстве магистрали через город Новосибирск, вглубь на Восток, сыграл инженер-железнодорожник Николай Георгиевич Гарин-Михайловский, знакомый многим как талантливый детский писатель, автор книг «Детство Тёмы», «Гимназисты» и других.

Специалистов на строительстве Транссибирской магистрали было много, руководил работой инженер Николай Павлович Меженёнов. Томск уже в те годы имел статус губернского города с двухсотлетней историей. Транспортные артерии, соединяющие Томск с другими городами, были представлены Московско-Иркутским трактом и речным сообщением по реке Обь. Но строительство железной дороги открывало перед городом огромные возможности, прежде всего быстрый товарооборот.

На прокладке дороги было занято 6 тысяч землекопов, 12,5 тысяч чернорабочих, 4,5 тысячи рабочих строительных специальностей. Руководили их работой 450 мастеров и десятников. Силы брошены немалые, и хотя всё производилось вручную, строительство дороги велось очень быстро.

Когда железнодорожный путь достиг вновь образованной станции Тайга-Таёжная, далее, по плану, железная дорога должна была следовать до города Томска, немногим менее 100 вёрст, таким образом делая значительный крюк, выходить на уездный город Мариинск и далее следовать на Красноярск и вглубь Сибири.

В это время инженер Гарин-Михайловский исследовал состояние почвы, количество и глубину рек, ландшафт, по которому должен был проложен путь от Тайги до Томска и Мариинска. И пришёл к неутешительному выводу, что почвы очень сложные, много «плывунов», много рек, большие затраты на

возведение мостов и т.д. После тщательного и кропотливого анализа Николай Георгиевич составил отчёт о проделанной работе, отмечая, что данный путь повлечёт за собой только дополнительные вложения государственных средств, в том числе и на последующий ремонт после начала эксплуатации железной дороги.

«Заведуя в этом районе участком сибирских изысканий, я навлёк на себя тогда гнев томских газет за то, что провёл магистраль не через Томск, ограничившись веткой к нему. Но дело в том, что ветка вышла короче удлинения магистрали, если бы она прошла через Томск. При таких условиях, принимая во внимание транзитное значение Сибирской дороги, не было никаких оснований заставлять прогонять транзитные грузы лишние сто двадцать, сто пятьдесят вёрст», – писал Николай Георгиевич.

Каких усилий стоило подать прошение государю, это уже другая история, но обладая даром убеждения, Николай Георгиевич смог достичь своей цели. Комиссия по строительству Транссиба и государь престола Российского согласились с инженером, строительство было приостановлено. Через некоторое время проект был возобновлён, таким образом, полагаясь на волю случая, провидения или всё-таки благодаря интуиции талантливого инженера-железнодорожника Н.Г. Гарина-Михайловского, появилась на карте страны станция Ижморская.

До настоящего времени не утихают споры о роли Николая Георгиевича при строительстве Транссибирской магистрали. Но его талант создателя, писателя и мечтателя оппоненты опспорить не могут.

Современники Гарина-Михайловского относились к нему неоднозначно, например, Савва Морозов говорил о нём: *«талантлив был, во все стороны талантлив! Даже инженерскую тужурку свою талантливо носил».*

Александр Куприн с восторгом восклицал: *«Этот человек провёл яркую ... жизнь. Он – то бывал миллионером, то сидел без копейки денег, в долгах. Он исколесил всю Россию, участвовал в сотнях предприятий, богател, разорялся и повсюду оставлял золотые следы: своей необузданной кипящей мысли...».*

Незадолго до своей смерти Николай Георгиевич говорил своему другу Максиму Горькому: *«Счастливейшая страна Россия! 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».*

Великий романтик и мечтатель, противоречивая фигура. Не жалея себя, он жил – не тлея, а горя. Всё и всегда успевал, и умер мгновенно, присев отдохнуть после важного выступления перед госчиновниками.

Конечно, это одна из версий возникновения посёлка Ижморский, но она живая, настоящая и ижморцы искренне верят, что Ижморский возник, во многом благодаря великой личности, Николаю Георгиевичу Гарину-Михайловскому. Ижморцы бережно хранят легенду и передают её последующим поколениям.

// Краеведение Кузбасса в форматах для незрячих и слабовидящих :
информационный сборник : [12+] / редактор-составитель Г.М. Самусева ;
Специальная библиотека Кузбасса для незрячих и слабовидящих. – Кемерово
: КузОСБ, 2025. – 259 с. – Текст : непосредственный.