

УДК 625.1 (09)

Інженер шляхів сполучення, мостобудівник Володимир Березовський (1841—1900): життя та діяльність

Volodymyr Berezovsky (1841—1900), railway engineer and bridge builder: his life and work

Тетяна Демченко¹

Tetyana Demchenko

¹ Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ, Україна, uzt@inbox.ru

Ключові слова:

Володимир Березовський,
Володимир Березін,
залізничний транспорт,
мости, інженер

Анотація: Стаття присвячена аналізу життя та діяльного визначного українського інженера шляхів сполучення, мостобудівника Володимира Ілліча Березовського (1841—1900). Виходець із освіченої дворянської родини колишньої Полтавської губернії, В. І. Березовський залишив по собі низку великих мостів через Дніпро, Волгу, Об, Уфу, Білу, Тобол, Ішим, Іртиш та ін. В роки праці В. І. Березовського у Николаївській інженерній академії ще панував «дух» великого математика М. В. Остроградського, продовжувала розвиватися школа, закладена професором, інженером-шляховиком С. В. Кербедзом. В. І. Березовський зробив вагомий внесок у будівництво Кременчуцького мосту через Дніпро. Архівні джерела стверджують, що співробітництво з А. Є. Струве було тривалим, В. І. Березовський розділяв з ним усі негоди і радості на ниві мостобудування. У 1872 році він брав активну участь в розробці остаточного варіанта проекту Літейного мосту у Санкт-Петербурзі, який будувався у Петербурзі під керівництвом А. Є. Струве за дорученням царя Олександра II. Що стосується творчого союзу між такими корифеями мостобудування як М. А. Белелюбський, К. Я. Михайловський, В. І. Березовський і Є. Кнорре, то він тривалий час продовжував залишатися досить плідним, вони разом творили (будували мости) ще майже два десятиріччя. Страждаючи раком горла, він виїхав лікуватися до Парижу, де після невдалої операції інженер Березовський – вмілий організатор транспортного будівництва, талановитий фахівець і щасливий підприємець і помер 2 серпня 1900 року. Тіло його привезли в Росію і поховали в мавзолеї його маєтку Суук-Су.

Key words:

Vladimir Berezovsky, railway transport, bridges, engineer

Abstract— This article analyzes the active life and outstanding Ukrainian railway engineer, bridge builders Vladimir Ilyich Berezovsky (1841—1900). Coming from an educated noble family of the former province of Poltava, V. I. Berezovsky left a number of major bridges across the Dnieper, Volga, Ob, Ufa, White, Tobol, Ishim, Irtysh and others. During working V. I. Berezovsky in Nikolaev Engineering Academy the «spirit» of the great mathematician M. V. Ostrogradski was dominating. The school, founded by S. V. Kerbedz, professor, road construction engineer, continued to grow. V. I. Berezovsky has made a significant contribution to the construction of a bridge across the Dnieper in Kremenchug. Archival sources claim that cooperation between V. I. Berezovsky and A.E. Struve was quite long and they shared with all joys and sorrows working in the field of construction of bridges. In 1872 he took an active part in developing the final design foundry bridge in St. Petersburg, which was built in St. Petersburg under management of A. E. Struve by order of Tsar Alexander II. As to the creative union of such luminaries in bridge engineering as M. A. Belelyubskyy, K. Y. Michael, V. I. Berezovskyy and E. Knorre, it was very productive for a long time. They worked together building bridges for nearly two decades. Berezovsky, talented expert, successful entrepreneur and skilled organizer of transport construction was suffering from throat cancer. He went to Paris for treatment, where after the surgery he died August 2, 1900. His body was delivered to Russia and buried in the mausoleum of his estate Suuk-Su.

Володимир Ілліч Березовський — виходець із дворянської освіченої родини Полтавської губернії. У 1859 році він закінчив кадетський корпус Бахтіна (пізніше — Костянтинівський) у місті Орел в чині унтер-офіцера і поступив на службу до 2-го Стрілецького батальйону.

У 1862 році отримав чин штабс-капітана і відраження на навчання до Николаївської інженерної академії у Санкт-Петербурзі, спочатку у теоретичний клас, а наступного року — у практичний. У 1864 році В.І. Березовський з відзнакою закінчив цю академію, його ім'я з'явилося на мармуровій дошці. Власне завдяки успішному навчанню його залишили на роботі в чині поручи-

ка. Він став викладачем (репетитором, як тоді казали на молодих фахівців) з будівельної механіки у Військово-інженерному училищі даної академії. Справа у тому, що Николаївське училище готувало різних спеціалістів. Воно готувало спеціалістів — представників так званих нижчих класів — кондукторів, а Академія готувала вже вищі офіцерські класи. Навчання в них тривало по два роки. Це був військовий навчальний заклад, який помітно відрізнявся в крашу сторону від більшості інших подібних військових вузів царської Росії. Він став найбільш ліберальним серед них. У ньому завжди розвивалася наука, студентам давалися хороші знання й уміння. Керівники

військово-інженерного відомства прагнули, щоб з Миколаївського училища й Академії, загалом, виходили високоосвічені і культурні фахівці. Тут до викладацької роботи залучали провідних вчених і досвідчених практиків. В роки праці В.І. Березовського у Миколаївській інженерній академії ще панував дух великого математика М.В. Остроградського, продовжувала розвиватися школа, закладена професором, інженером-шляховиком С.В. Кербедзом.

У 1868 році Володимир Ілліч стає штатним викладачем математики і будівельної механіки. У тому ж році, 29 жовтня, він, прийнявши православ'я, став В.І. Березиним. Власне тому у науковій літературі ми зустрічаємо автора статей В.І. Березина. Хоча у побуті він завжди був В.І. Березовським.

70-ті роки XIX століття — це були роки, коли кращі викладачі й офіцери мали можливість отримувати знання з обраної спеціальності, практичні навички і підвищувати свою кваліфікацію в закордонних відрядженнях і на будівництвах неосяжної батьківщини. Власне у цей час В.І. Березовський часто їздив на об'єкти транспортного будівництва і тому улюбленими до останніх днів його практичної діяльності стали мости на залізничних магістралях. Він вивчав пошкодження залізничних мостів і причини руйнування, зокрема, на Московсько-Нижньогородській лінії (м. Килимів), на Єлецько-Грязевській залізниці (м. Єлець), а також у Керчі, Миколаєві і Києві (на території сучасної України).

Слід зауважити, що початок 60-х років XIX століття — це настання нової ери в мостобудуванні — створювалися багатопрогонні металеві мости, значне місце мала теорія їхнього розрахунку і конструювання. Успіхи металургійної промисловості дозволяли зводити споруди різноманітних систем [1]. Якщо С.В. Кербедз тільки почав впровадження металевих мостів на залізницях, то Аманд Єгорович Струве інтенсивно будував їх у 1860—1875 роках на увсій європейській мережі залізниць Росії. Він, зокрема, відкрив Коломенський завод з виготовлення металоконструкцій для цих цілей. Аманд Єгорович сам і проектував, і побудував безліч штучних споруд, починаючи з моста через Оку поблизу Коломни, недалеко від Москви. Успішно побудував міст через Дніпро у Києві, а також мости на лінії Лозова-Севастополь та ін. Він так само, як і В.І. Березовський, закінчив Миколаївське училище й Академію, але раніше, у 50-х роках XIX століття. Для В.І. Березовського А.Є. Струве був не тільки «однокласником», а й наставником, і однодумцем. Власне тому наприкінці 1868 року В.І. Березовського спрямували в Київське кріпосне інженерне управління для участі в будівництві моста під Києвом на лінії Курськ-Київ, автором якого і був Аманд Струве [2].

Будівництво моста стало чудовою школою: зводили найбільший у Європі металевий міст, довжина якого становила понад один кілометр. У ту пору початку творчого піднесення до Володимира Березовського прийшло й особисте щастя: він одружився «на дочці титулярного радника Іванова, дівчині Наталі Петрівні», незабаром з'явилися діти Петро (1867) і Михайло (1868).

В.І. Березовський зробив вагомий внесок у будівництво Кременчуцького моста через Дніпро. Архівні дже-

рела стверджують, що співробітництво з А.Є. Струве було тривалим, В.І. Березовський розділяв з ним усі негоди і радості на ниві мостобудування. У 1872 році він брав активну участь в розробці остаточного варіанта проекту Літєйного мосту у Санкт-Петербурзі, який будувався у Петербурзі під керівництвом А.Є. Струве за дорученням царя Олександр II.

З 1875 року почався новий етап у житті В.І. Березовського — він став підрядником акціонерного товариства. Нагадаємо, що до цього він уже встиг попрацювати інспектором, виконробом, начальником будівництва. З травня цього ж року його зняли з постачання у Військово-інженерній академії, тому що відрядили на службу приватного товариства Оренбурзької залізниці, що повинна була пройти «...від правого берега р. Волги, від станції Батраки, Моршансько-Сизранської залізниці, через м. Самару до м. Оренбурга, з гілкою до пристані м. Самари і мостом через Волгу...» [4]. Через унікальність мостового переходу в Статуті Товариства, говорилося, що вартість спорудження буде оцінена згідно особливого кошторису. Звичайно для таких позакласних мостів вона становила від 10 до 15 % вартості усього будівництва залізниці і завжди була ласим шматком для підрядників.

Розглянемо суто технічні параметри цього об'єкту. Насамперед нагадаємо, це будівництво запроектував видатний вчений-мостовик М.А. Белелюбський. Весь мостовий перехід розтягнувся на більш ніж на 10 км: це, насамперед, заплавний насип, потім підхідні віадуки і, нарешті, сам міст, що перекиривав русло річки і складався з 13 прогонів по 50 саженив. Усього міст мав довжину 1438 м, а висота його від низу прогонової будови над рівнем води становила 24 м. Мостові конструкції спочивали на могутніх опорах з місцевого вапняку, облицьованих фінляндським гранітом. Спорудження таких підвалин здійснювалося за новою технологією: використали систему трьохкамерних кесонних шлюзів, запропонованих вітчизняним інженером Євгенієм Карловичем Кнорре.

Керівником усього будівництва був К.Я. Михайловський, а виконавцем робіт власне моста — інженер В.І. Березовський. Він не тільки керував спорудженням цього об'єкта, але і виступив у ролі винахідника, налагодивши технологію складання прогонових споруд зовсім по-новому. Суть цієї технології полягала в тому, що неподалік від отвору моста, на березі улаштували підмостки висотою 24 м і на них збирали прогін. Як тільки конструкція була зібрана, її підтягували до барж, причалених до берега і напівзатоплених, завантажували на них. Потім здійснювалася операція відкачування води з цих плавзасобів, і весь комплект повільно буксировали до місця монтажу — простору між прогонами — для плавного осідання, регульованої вже підкачуванням води в баржі. Так 500-тонні громади на сімох суденцях довжиною по 46 м і шириною 9 м тринадцять разів робили «коло пошани», поки будівельники не звели весь міст. Ці два нововведення, інженера Є.К. Кнорре і В.І. Березовського, мали небачений успіх не тільки у вітчизняних мостобудівників, але були підхоплені і за кордоном, де їх назвали «російським способом».

Що стосується творчого союзу між такими кори-

феями мостобудування як М.А. Белелюбський, К.Я. Михайловський, В.І. Березовський і Є. Кнорре, то він тривалий час продовжував залишатися досить плідним, вони разом творили (будували мости) ще майже два десятиріччя [3]. Тоді ж «героями дня» заслужено стали двоє: М.А. Белелюбський і В.І. Березовський, і їхні портрети помістили на обкладинці журналу «Нива» (№ 38 за 1880 рік), де наведено і опис урочистого відкриття моста, що відбулося 30 серпня того ж року: «...у присутності Міністра шляхів сполучення і місцевої влади, урочисто був відкритий рух на Олександрівському мосту біля Сизрані. Протягом цілого тижня перед відкриттям відбувався докладний огляд моста і випробування його урядовою комісією... Зібралася маса навколишніх жителів, було проведено в присутності гостей панахиду, і потім через міст пройшов перший поїзд у напрямку з Азії в Європу. На святковому обіді було проголошено кілька коротких промов про значення моста, а також багато захоплених тостів за Государя Імператора і на честь будівельників моста» [4].

Три місяці після відкриття моста, В.І. Березовський був присутній на урочистому зібранні у царя й одержав з його рук орден Святого Володимира IV ступеня, девіз якого: «Користь, честь і слава». Крім того, у наказі від 27 листопада 1880 року генерал-ад'ютанта К. Посьета, Міністра шляхів сполучення, відзначалася ця трудова перемога В.І. Березовського: «Виконавець робіт Олександрівського через р. Волгу залізничного моста, відставний інженер полковник Березовський був обраний колезьким радником, із зарахуванням по Міністерству шляхів сполучення в число інженерів шляхів сполучення».

Присвоєння звання інженера шляхів сполучення – безумовно висока честь. Робилося це у виняткових випадках для осіб, що не мали вищої освіти, отриманої в транспортному вузі, але, які зробили вагомий внесок у розвиток шляхів сполучення батьківщини. Серед таких ми відзначимо М. Петрова, П. Антошина, К. Михайловського.

Наступний великий міст через Дніпро будував В.І. Березовський вже на Катерининській залізниці у 1881–1884 роках. Дорогу прокладали, щоб з'єднати залізничний район Кривого Рогу і Донецький кам'яновугільний басейн з метою розвитку металургійної галузі на півдні України. Криворізька (пізніше Катерининська) залізниця будувалась на кошти казни, до проектування колії, штучних споруд було залучено багато відомих фахівців. Серед них був і інженер Микола Аполлонович Белелюбський.

Дніпровський міст (нині в просторіччі Старий Міст) планувався Белелюбським довжиною 585 сажнів. Він був пристосований як для залізничного, так і для екіпажного рухів. Серед 157 мостів, які повинні були бути збудовані на Катерининській залізниці, міст через Дніпро вирізнявся не тільки своєю довжиною, але й оригінальністю технічного проекту. Спорудження моста через Дніпро почалось у червні 1881 року. Начальником робіт було призначено інженера В.І. Березовського. Під його керівництвом працювали 3 тисячі робітників.

У березні 1883 року були закінчені підвалини усіх

биків та стояків, а 15 червня 1883 року було завершено складання та клепання прогонів. Металеві частини для верху моста виготовало підприємство Товариства механічних, залізничних і рейкопрокатних заводів. Загальна вартість заводських поставок склала 1 млн. 600 тис. рублів. 18 січня 1884 року по новому мосту було відкрито рух вантажних поїздів [5].

Урочисте відкриття залізничного моста через Дніпро відбулось 18 травня 1884 року у присутності Міністра шляхів сполучення, представників земства, міста і незліченної маси народу. Міст став чудом творінням будівельного мистецтва. Його довжина склала 592 сажня від кінця до кінця стояків та 645 сажнів від кінця до кінця металевої споруди. За своїми розмірами то був третій міст у Європі після Олександрівського моста через Волгу.

Дніпровський міст коштував державі 3 млн. 900 тисяч рублів. Понад сто років минуло від тих часів, коли його було збудовано. Красень міста тричі відроджувався. Вперше – після громадянської війни. Вдруге – під час Другої світової війни (у 1944–1945 роках), і востаннє – на початку 50-х років ХХ століття. Саме тоді були змонтовані нові двохярусні прогони, які були виготовлені на Дніпропетровському заводі металокопирів. Другий ярус служить й нині проїзною частиною для автомобілів і трамваїв. Щоправда, від того часу майже 50 років міст працював, наче віл, без жодного капітального ремонту. Його вигляд був вже на початок ХХІ століття просто жахливий. А після низки автомобільних аварій на цьому мості, за нього врешті-решт взялися „конкретно“: і від літа 2004 року він служить людям в оновленому вигляді – чистий, охайний і, головне, абсолютно безпечний.

Проект моста належав М.А. Белелюбському. Новий об'єкт значно відрізнявся від колишнього гіганта – моста через Волгу. У конструкціях його, що перекиваються руслову частину Дніпра, застосували ферми з паралельними поясами і ґратами трьох розкісного типу з додатковими спадними розкосами. Крім того, міст біля Катеринослава двохярусний: по низу ферм проходила одноколейна залізниця, по верху – шосе шириною 6.4 м із двома тротуарами по 1.5 м. Спорудження складалося з 15 прогонів (по 83 м між осями опор) над руслом ріки і в'їздних естакад з металокопирів з обох берегів.

У ході будівництва широко використали уже відпрацьовані раніше на Волзі технології Кнорре і Березовського. Прокатний метал, вузли і кріплення для прогонів споруд поставляв Брянський завод. Міст удався на славу, і іноземна преса багато про це писала. Так, авторитетний англійський журнал того часу «Техніка» дав докладний його опис і креслення, назвавши «значним спорудженням». (На жаль, обидва мости -біля Сизрані, і в Катеринославі в роки другої світової війни були сильно зруйновані і відновлені пізніше вже в зміненому виді).

В ті роки ніщо не затьмарювало його сімейного життя. Березовські неодноразово відпочивали за кордоном, але ні будинку, ні особняка на батьківщині не побудували, а знімали квартири в містах біля об'єктів будівництва. Жили у 1884 році у Петербурзі (адреса не встановлена) і в 1885 році в Москві.

У 1884–1886 роках Володимир Ілліч трудився вже як член Технічної ради Міністерства шляхів сполу-

чення у Департаменті державних залізниць, розглядав проекти будівництва: лінії на Тюмень, у напрямку Об-Іртишського регіону, розвиток сибірських водних шляхів сполучення — от ще одне поле діяльності його невгамовної натури.

У цей період він спілкувався з генерал-лейтенантом М.М. Анненковим, що вимушено «відпочивав» цілих чотири роки, закінчивши будівництво залізниці в Середній Азії. Після нетривалого лікування, М.М. Анненкову доручили керувати будівництвом стратегічно важливих магістралей поблизу Полісся. Очевидно, генерал умовив В.І. Березовського взяти підряд на зведення мостів, що той успішно і зробив, очолюючи будівництво мостових переходів на залізничній лінії Брянськ-Гомель через річки Десну (300 м) і Сож (200 м).

1886 рік став у долі В.І. Березовського переломним. По-перше, він у віці 45 років розвівся зі своєю першою дружиною, з якою майже 20 років поділяв усі незручності і радості свого напівкочового способу життя. В.І. Березовський зійшовся з дівчиною набагато молодшою за нього, красунею Ольгою Соловйовою. Існує романтична версія їхнього знайомства і взаємин. Якось довелось В.І. Березовському застрягти через сніжні замети на невеличкій станції десь у Донецькому краї. За пару доби змушеного неробства В.І. Березовський закохався у доньку начальника цієї станції й умовив його віддати її йому в дружини. Плодом цієї сильної і жагучої любові стало маля — незаконнонароджений син, Михайло, якого усиновив брат Березовського — Петро Ілліч.

По-друге, поява двох родин, змусили Володимира Ілліча подати прохання про звільнення зі штату Міністерства шляхів сполучення «за домашніми обставинами». Цікаво зауважити, що на його прохання з приводу призначення державної пенсії йому відповіли відмовою — не вистачало стажу до 25 років в організаціях Міністерства шляхів сполучення. У результаті все це і визначило його новий статус — він став приватним підприємцем, тобто вільним підрядником, і трудився в цій якості ще рівно десять років, до 1896 року. Як відомо, саме в цей час пророблялися різні варіанти виходу залізниць з європейської частини Росії в Сибір. Один з таких напрямків, Самара-Челябінськ, вважався оптимальним і на ньому вирішили споруджувати в кілька етапів ділянки магістралі. Першою стала лінія Самара-Уфа (точніше, Кінель-Уфа), яку почали прокладати навесні 1886 року, а потім — Уфа-Златоуст (1888). Підприємець В.І. Березовський приклав свої сили й уміння на будівництві мостів через ріки Уфу і Білу.

Як видно зі «Звіту про будівництво Уфа-Златоустівської залізниці», міст через Уфу обійшовся скарбниці в 1 580 223 рублів. З них: будівельні матеріали (металоконструкції Боткінського заводу) — 497 тисяч рублів, камінь для кладки опор — 511 тисяч, нарешті, дерев'яний настил — 6 тисяч; інше — заробітна плата — більше 580 тисяч рублів. З розцінкової відомості ясно також, що витрати, загальні для спорудження всієї залізниці, склали ледве 14 мільонів рублів і, отже, одна десята частина пішла тільки на один цей міст. Тут, на цих приуральських залізницях, В.І. Березовський чітко спостерігав «притирання» двох інженерів — М.Я. Михайловського і М.Г. Ми-

хайловського. Перший — досвідчений фахівець в галузі будівництва залізниць. Другий мав трохи менший досвід (близько 10 років), але теж проявив себе як інженер-колейник, згодом як письменник і публіцист, — це був М.Г. Гарін-Михайловський.

Перша ділянка Великої Сибірської магістралі (Західно-Сибірська залізниця) простягалася від Челябінська до ріки Об, її почали споруджувати у 1891 році. Начальником усіх робіт призначили К.Я. Михайловського, що надав підрядчикові-підприємцеві В.І. Березовському можливість будувати усі великі мости: через ріку Тобол (200 сажнів) біля Кургану; ріку Ішим (100 сажнів) біля Петропавловська; ріку Іртиш (300 сажнів) біля Омська і ріку Об (372.5 сажня) біля села Кривошочкове, згодом Новониколаєвськ (тепер — Новосибірськ).

Зауважимо, що вартість будівництва усіх мостів (з урахуванням тимчасових обходів) на Західно-Сибірській залізниці склала 7 949 666 рублів, понад 30 мільонів рублів загальної вартості. Цікаво відзначити, що В.І. Березовський за всі зроблені роботи і матеріали одержав 4 млн. 789 тис. рублів. Було також витрачено понад 31 тисяч рублів на майстерні В.І. Березовського під Уфою, де виготовлялися і комплектувалися елементи майбутніх вузлів і конструкцій «сибірських» мостів. Однієї майстерні в Пермі, що належала В.І. Березовському, виявилось недостатньо — таке солідне замовлення виконував невтомний підприємець.

Як уже відзначалося, не все йшло добре на виробничому фронті. Справа в тому, що вже багато років в інженерних і чиновницьких колах вирішувалося питання: як будувати залізницю — державним способом, чи приватно? При обох способах залізницю зводили підрядники. Тільки при державному будівництві розподіл замовлень був більш справедливим і підконтрольним, а в процесі будівництва було більше можливостей впливати на виконавців робіт.

Часто ж підрядники отримували високотехнологічні, а, тому, і найвигідніші види робіт і об'єкти, що гарантували і прибуток, і нагороди, і почесні. До таким відносилося спорудження мостових переходів. При цьому, чим більший міст, тим більше вигід.

Усе це розуміли, і між інженерами і виконавцями робіт йшла непримиренна боротьба: писали листа, рапорти, запити; виїжджали на місця будівництва державні контролери. Так було і на Транссібі. От що, наприклад, писав з місця подій один з інспекторів Мінфіну М. Андрущенко у своєму звіті міністрові фінансів С.Ю. Вітте: «По питанню про спосіб спорудження зазначеної залізниці (Західно-Сибірської — авт.) серед ряду інженерів існує розкол: одні, на чолі з К.Я. Михайлівським, ратують за підрядний спосіб, інші — за господарський» [6].

Сутичка М.Г. Гарін-Михайловського з К.Я. Михайловським і через нього з В.І. Березовським відбулася з приводу визначення місця мостового переходу через Об. Будучи начальником п'ятої дослідницької партії на цій ділянці, М.Г. Гарін-Михайлівський відшукав саме вузьке (ледве більше 400 сажнів) місце для зведення моста. Однак це не входило в плани К.Я. Михайловського, що уже давно пообіцяв вигідний підряд В.І. Березовському, припускаючи спорудити міст поблизу села Коливані, де

перехід розтягся б більш ніж на версту, не враховуючи заплавного насипу (близько 12 верст). Тільки на самому високому рівні, за підтримки великого вченого-геолога О.П. Карпінського, вдалося відстояти варіант М.Г. Гаріна-Михайловського.

Після п'яти років важкої і неспокійної праці на Трансирі в 1896 році В.І. Березовський остаточно пішов у відставку і серйозно вирішив зайнятися своїм здоров'ям, домашніми справами, «звити сімейне гніздечко». Він оселився в Ялті, на вулиці Боткіна, 2, а через два роки – у 1897 – купив земельну ділянку на березі Чорного моря між Гурзуфом і Аюдагом, що носив назву Суук-Су. Подружня пара, Ольга Михайлівна Соловйова і Володимир Ілліч Березовський, вирішили будувати не тільки дачу для себе, але і дохідний курорт по типу західноєвропейських. Для цього самі і, залучаючи відомих зодчих, вони запроектували всі об'єкти майбутнього санаторію. На жаль, здоров'я Березовського не дозволило йому скористатися плодами їхніх зусиль і задумів. Страждаючи раком горла, він виїхав лікуватися до Парижу, де після невдалої операції інженер Березовський – вмілий організатор транспортного будівництва, талановитий фахівець і щасливий підприємець і помер 2 серпня 1900 року. Тіло його привезли в Росію і поховали в мавзолеї їхнього маєтку Суук-Су.

Весь свій стан (близько 10 мільйонів золотих рублів) він залишив Ользі Михайлівні. Вона знайшла їм гідне застосування, перетворивши містечко Суук-Су в першокласне місце відпочинку і оздоровлення аристократів, відомих артистів і художників та інших видатних особистостей. Справедливості заради відзначимо, що за заповітом В. Березовського з 1901 року стала виплачуватися стипендія його імені талановитим, студентам Інституту інженерів шляхів сполучення в Санкт-Петербурзі.

Після 1917 року курорт Березовських-Соловйових пережив і занепад, і відродження. Спочатку він служив для відпочинку високопоставлених державних осіб, а в 1937 році його передали до складу оздоровлення юнаків – Артека, як санаторій «Блакитний».

Джерела та література:

1. Блюх П.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России / П.С. Блюх.. — Санкт-Петербург, 1878. — Т.1–5.
2. Зензинов Н.А. Выдающиеся инженеры и ученые железно-дорожного транспорта / Н.А. Зензинов, С.А. Рыжак. — Москва: Транспорт, 1978. — 327 с.
3. Житков С.М. Биографии инженеров путей сообщения / С.М. Житков. — Санкт-Петербург, 1889. — Вып. 1. — 2. — С. 142 с.
4. Торжественное открытие моста // Нива. — 1880. — №38
5. Першин С.П. Развитие строительного-путейского дела на отечесственных железных дорогах / С.П. Першин. — Москва: Транспорт, 1978. — 296 с.
6. История железнодорожного транспорта России: Т. 1: 1836–1917. — Санкт-Петербург-Москва, 1994. — 336 с.



Демченко Тетяна Федорівна – кандидат історичних наук, старший викладач кафедри екології та безпеки життєдіяльності Державного економіко-технологічного університету транспорту.