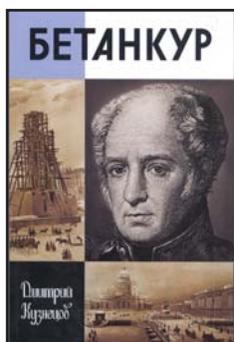


Хроника генерала Бетанкура



*English text
of the review
of the book is at
p. 260*

Прежде всего надо отметить, что книгу, вышедшую в популярной и давней биографической серии «Жизнь замечательных людей», неслучайно предваряют обращение к читателям и предисловие ректоров двух уважаемых вузов – Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого академика РАН А. И. Рудского и Петербургского государственного университета путей сообщения А. Ю. Паныхчева.

Кузнецов Д. И. Бетанкур. – М.: Молодая гвардия, 2018. – 472 с. – Жизнь замечательных людей: сер. биогр.; вып. 1720. – ISBN 978-5-235-04094-6.

Книга рассказывает о судьбе выходца с Канарских островов, русского испанца Августина Бетанкура – учёного, инженера, архитектора, главного директора путей сообщения Российской империи. Находясь на государственной службе при дворе Александра I все последние 16 лет своей жизни и будучи в чине генерала, занимая министерский пост, он сумел сделать очень многое, осуществил немало масштабных и крайне важных для страны проектов. Благодаря ему были созданы Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения – первое в России высшее учебное заведение, готовившее с 1810 года инженерные кадры европейского уровня и положившее тем самым начало отечественной системе инженерного образования.

Ключевые слова: история транспорта, инженерное образование, Бетанкур, биография, Институт Корпуса инженеров путей сообщения, транспортное строительство, архитектурно-строительные проекты, изобретения.

Первый в своём обращении к читательской аудитории с полным основанием числит Августина де Бетанкура создателем российской системы высшего инженерного образования. Причём дело не только в том, что точкой отсчёта этому стало подписание в 1809 году (210 лет назад) императором Александром I Высочайшего манифеста об организации Корпуса инженеров путей сообщения, а при нём Института во главе с генерал-лейтенантом Бетанкуром, но и в продемонстрированном тогда «русским испанцем» стремлении к новаторскому практико-ориентированному обучению, целям «снабдить Россию инженерами, которые прямо на выходе из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в Империи» (с. 6). В подтверждение неголословности столь обещающих подходов академик Рудской приводит такой характерный для истории своего вуза факт: когда в 1902 году в политехе начались занятия, около половины преподавателей технических отделений оказались выпускниками Института Корпуса инженеров путей сообщения. То есть, другими словами, в течение почти целого века детище Бетанкура продолжало быть главной «кузницей кадров» для математических, физико-технических, строительных,

всяческих прикладных школ и сфер дорожно-транспортной, производственной и военно-инженерной деятельности.

Кстати, забегая вперёд, стоит вспомнить, что именно ученик Бетанкура и выпускник Института Корпуса инженеров путей сообщения А. А. Розенкамф, получив прекрасную практику в Комитете для строений и гидравлических работ (его тоже возглавлял генерал), впоследствии был назначен директором созданного на волне прогресса паровых машин и железных дорог Московского ремесленного учебного заведения (1837 г.) — будущего МВТУ им. Н. Э. Баумана, а теперь Московского государственного технического университета, известного во всём мире (с. 385—386).

Второй предвещающий текст книги ректор Александр Панычев имеет самое непосредственное отношение и к прошлому, и к настоящему бетанкуровского главного детища, ибо преемником Института Корпуса инженеров путей сообщения (как ни менялись за двести с лишним лет промежуточные его названия) стал нынешний Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. Перечисляя заслуги основателя вуза, реализованные им проекты, научно-технические идеи, наш современник отдаёт должное и тому, чьё имя сейчас носит учебное заведение, и кто, собственно, дал Бетанкуру саму возможность творить во благо проводимых в стране реформ и одновременно постарался вложить в общественное сознание вполне тривиальную к тому моменту мысль о назревшей необходимости в подготовке инженеров путей сообщения, которые были бы способны сочетать в себе знания и опыт механиков, строителей, геофизиков, архитекторов, использовать новейшие методы и технологии при сооружении мостов, дорог, каналов, портов.

Показательно, что прочтение книги и, естественно, её содержание воспринимаются, судя по комментариям в предисловии, в контексте не только «возвращения имени Бетанкура в пантеон российской и всемирной инженерной славы», но и задач «популяризации инженерного образования» (с. 11.), поскольку потребность в нём после долгого падения с неизбежностью растёт — и это надолго. Сможет ли всё представленное автором повествования — биографиче-

ский материал испанского периода, описанные Дмитрием Кузнецовым жизненные коллизии героя на его второй родине, весьма богатая фактология — пробудить при чтении чей-то интерес настолько, чтобы содействовать популяризаторской миссии книги, спрашивать, разумеется, не приходится. Однако в таком «незаданном» вопросе качественная сторона содержания самого произведения, несомненно, затронута и обойти её молчанием было бы несправедливо.

С этой точки зрения, важно знать, что до сих пор имя Августина де Бетанкура окружено многими загадками, и как раз автор книги попытался разгадать хотя бы некоторые из них, используя порой, по сути, детективные методы расследования и проводя непростые (а подчас, наверное, и тончайшие) архивные изыскания. Характер собранного писателем-исследователем материала в известной мере predeterminedил нестандартный композиционный ход — свободная, не связанная ни жёсткой хронологией, ни логикой событий или катаклизмами человеческих страстей последовательность глав, лишённая сюжетной интриги. Причём глав сверхкоротких, в среднем примерно по 1,5 страницы — арифметика проста: 449 страниц на 310 глав. Концентрат фактов, лаконичность оценок, минимум диалогов (монологов) действующих лиц.

Скупость художественных средств, впрочем, вполне компенсируется обилием событийно-деловой информации, касающейся биографии Бетанкура, а также перемежающихся имён, фактов, сообщений, документов, которые создают достаточно полную картину эпохи Александра I и реальной среды общения, деятельности, личной жизни главного персонажа книги. При всей фрагментарности содержательной канвы читатели вместе с героем наблюдают нравы государственных чиновников (среди них в те годы, надо заметить, был особенно велик процент иностранцев), губернаторов, видят привычные времена появления коррупции, суть и последствия политических интриг, конкурентной борьбы за руководящие кресла. То есть исторический фон сохраняет определённую цельность, а она, в свою очередь, помогает понять обусловленность действий, поступков, необычность самой линии поведения человека, в пятидесятилет-



нем возрасте решившегося подвергнуть риску себя, свою семью, профессиональную репутацию в совершенно чужой стране.

Проглядывающая за всем этим возможность оценить, объяснить книжную фавбу, поверить авторским версиям, бесспорно, не может не привлекать читающую публику. И вряд ли кого-то смутят уже отмеченные фрагментарность/дроблённость в повествовании, отсутствие в нём традиционных для большого произведения вех-ориентиров (части, разделы, крупные главы). Лично мне представляется правильным воспринимать с учётом этого книгу Кузнецова как некую хронику жизни генерала Бетанкура (вспомним Рафаэля Сабатини, между прочим, тоже испанца, и его «Хроники капитана Блада», состоявшие из двух книг). Во всяком случае ничто, полагаю, не мешает нам из разных маленьких сюжетов в удобной для себя последовательности рисовать портрет героя в интерьере двухсотлетней давности.

Каждая главка «хроники» интересна своими деталями, которые потом складываются в своеобразную разномастную мозаику. Например, в том месте, где рассказывается о подписании Александром I манифеста о создании Корпуса и Института инженеров путей сообщения, любопытны сопутствовавшие тем шагам критерии и заданности, условия приёма на вакантные посты, признание катастрофической нехватки инженеров-путейцев. Учреждённый Корпус предусматривал 193 должности, включая трёх генералов-инспекторов, десять начальников округов путей сообщения, 35 профильных директоров, а также 30 инженеров I класса, 45 – II класса, 70 – III класса (с. 104). Что касается Института, то газета «Санкт-Петербургские ведомости» 9 сентября 1810 года сообщала, что он призван занять высокое положение в сфере отечественного образования: «Назначенный инспектор должен соответствовать чину генерал-лейтенанта, а директор не ниже генерал-майора. Профессора должны иметь чин не ниже майора, смотритель мастерских и эконом чин капитана. Воспитанникам же присваивается чин прапорщиков. Таким образом, мундир института будет воинским» (с. 107–108).

Примечательная деталь: в первом выпуске института весной 1813 года из шестнадцати новоиспечённых инженеров путей сообщения двенадцать были участниками

Бородинского сражения. Среди оных значился и Александр Строганов, но не оказалось любимого ученика Бетанкура Сергея Строганова, который уйдя из alma mater на поля Отечественной войны и пройдя Бородино, Смоленск, Тарутино, дойдя в 1815 году до Парижа, уже не вернулся на «пути сообщения» и избрал иной путь – организовал спустя десять лет в Москве первую российскую рисовальную школу, положил начало промышленному дизайну в стране. И сегодня основанное им уникальное учебное заведение носит его фамилию: Московская государственная художественно-промышленная академия им. С. Г. Строганова (с. 247–248).

Немало уделяя место образовательной деятельности Бетанкура, конечно, нельзя отодвигать на второй план его основные обязанности – управлять водяными и сухопутными сообщениями, комитетом для строений и гидравлических работ.

Каждая очередная служебная поездка давала генералу примеры разного толка – от самого настоящего восхищения некоторыми гидротехническими сооружениями (шлюзы Мариинского канала) до нерадостных заключений о состоянии большинства инженерных объектов водной системы, связывающей столицу с рекой Волгой. При этом по ходу осмотра двенадцати незавершённыхстроек Бетанкура, как и его высокопоставленного коллегу, больше всего поразили вопиющие злоупотребления и взяточничество на всех уровнях административного управления. Их совместная докладная записка констатировала: «Здесь могли за взятку пропустить всего 40–50 лодок, задерживая пропуск 500–600 судов, что способствовало в наживе крупным спекулянтам, которые умело повышали или понижали цены на продукты и топливо» (с. 81–82).

Спустя шесть лет после прибытия в Россию Бетанкур в письме родному брату Хосе сообщает о своих достижениях и наградах (в том числе о вручении ему высшего государственного ордена Св. Андрея Первозванного) и называет некоторые осуществлённые им проекты: «Я спроектировал машину для очистки Кронштадтского порта, её чертежи ты видел, когда я работал над ней в Париже. Получилось настолько великолепно, что эта драга каждые две минуты достаёт одну куби-

ческую вару грунта с глубины в 20 футов. Я построил несколько деревянных мостов. Последний из них только что закончен, и его чертёж, сделанный мною пером, посылаю тебе с Араусом. Я полностью обновил литейное дело на оружейном заводе и сделал ещё много дел, которые пришлось бы долго перечислять» (с. 269).

Целый отдельный пласт профессиональной деятельности связывал Бетанкура с реконструкцией Петербурга. С приданием императорским указом ему ещё и Комитета для строений и гидравлических работ городская застройка стала осуществляться исключительно комплексно, с учётом не только единого архитектурного решения, но и всех видов инженерных коммуникаций. Комитет утверждал проекты любых новых жилых и общественных зданий, контролировал само строительство, создание мостов, набережных и тротуаров, следил за городским водоснабжением и канализацией. Специальная комиссия проектов и смет оценивала их экономическую целесообразность, начиная от постройки пристаней и причалов и заканчивая возведением храмов и выпуском паровых машин, станков и насосов (с. 286–287).

Буквально штрихами ещё несколько вех бетанкуровской биографии.

Наступает пора перехода от грунтовых дорог к шоссейным. Крупные государственные дороги полностью отдаются ведомству путей сообщения, и Бетанкур первым в России вводит особый сбор (по сути, дорожный налог) на их содержание — 25 коп. с ревизской души, используя свой опыт в Испании, где он был какое-то время главным инспектором путей сообщения.

Осенью 1820 года, когда в первый рейс по новому шоссе Петербург–Москва отправились два дилижанса, а сам объект признали выдающимся не только в России, но и в Европе, впору было отмечать серьёзный успех отечественной инженерной школы, у истоков которой стоял Институт Корпуса инженеров путей сообщения. Его учёным и питомцам пришлось впервые столкнуться с проблемами возведения земляного полотна на болотах, устройства мостов и труб осушением заболоченных

мест. В результате в «Правила по производству работ» были введены как обязательные три стадии проектирования: общий проект, нормальный проект, исполнительный проект, что вполне отвечает современной стадийности при выполнении аналогичных задач (с. 387, 389).

Весьма крупным проектом даже применительно к масштабам забот генерала Бетанкура следует считать строительство Нижегородской ярмарки, длившееся с 1817 года до конца жизни героя (и это в книге отдельная, разорванная во времени история — в неё надо вникать со всеми подробностями). Любопытна, однако, попутная деталь из разряда тех, что хоть как-то, но могут выдать настроения генерала-путейца относительно наступающей эпохи паровоза и парохода. Чужеземные модели паровых машин и железной дороги тогда уже стояли в музее Института (с. 247). И вот Бетанкур, собираясь на стройку в Нижний Новгород вместе с семьёй, получает приглашение проследовать часть маршрута (до Шлиссельбурга) на пироскафе, судне с паровой машиной — причём сразу же с радостью принимает предложение (с. 369–371). Увы, прямого ответа на провокационный вопрос в контексте книги найти не удаётся. Так и давайте сочтём это оставшейся маленькой загадкой. И притом абсолютно безобидной.

Зато, заговорив о загадках, получаем повод вернуться к сюжету серьёзному. Не до конца разгаданы, склонны думать многие, причины грандиозного пожара напротив московского Кремля в 2004 году, когда огнём спалило Манеж — замечательное архитектурное и инженерное творение Августина де Бетанкура. С описания этого трагического события, собственно, биографическое повествование и начинается (первые три главы — с. 15–20). Автор книги даже берёт смелость утверждать: имя его героя вернул огонь. Не знаю, не знаю... Проверьте столь броскую версию сами.

Юрий ВЛАДИМИРОВ,
кандидат философских наук,
Москва, Россия ●



Координаты автора: **Владимиров Ю. В.** – mirtr@mail.ru.

Рецензия поступила в редакцию 17.01.2019, принята к публикации 01.02.2019.