**Августин Бетанкур**

В. Е. Павлов

**К 250-летию со дня рождения**

Выдающийся инженер XVIII века Августин Августинович Бетанкур (1758-1824) работал большей частью в Санкт-Петербурге, но и в Москве обессмертил свое имя, став автором проекта одного из знаменитейших московских зданий - Манежа, так что первопрестольная по праву чтит его в числе своих созидателей...

Он родился в Испании в городе Пуэрто-де-ла-Крус на острове Тенерифе. Через год королем Испании становится Карл ІІІ. Наступает эпоха «просвещенного абсолютизма», когда открывались ремесленные школы, обновлялись и строились новые пути сообщения, развивались промышленность, сельское хозяйство и торговля, работали академии и различные научные общества. При Карле III Бетанкуру, ставшему уже к 30 годам крупным специалистом, удалось осуществить многие свои проекты, в том числе создать в стране передовую систему подготовки инженеров путей сообщения. Однако в 1788 году после смерти Карла ІІІ испанский престол занял безвольный Карл ІV, при котором фактически правил фаворит королевы дон Годой, отказавший Бетанкуру в реализации многих его планов. И тогда тот по приглашению Александра I переехал в Санкт-Петербург.

Первым воплощенным в России инженерным проектом Бетанкура стал воспетый Пушкиным фонтан «Девушка с кувшином» в Екатерининском парке Царского Села (скульптор П. П. Соколов), сооруженный в 1810 году.

Затем Бетанкур создал проект оригинальной механической землечерпалки с паровой машиной для очистки рек и каналов. В августе 1812 года землечерпалка, изготовленная Ижорским заводом при его участии, была доставлена в Кронштадтский порт и запущена в работу.

В 1813 году по проекту Бетанкура строится первый постоянный (деревянный арочный) мост через Малую Невку - Каменноостровский, вызвавший восторженные отзывы современников. Вообще при Бетанкуре его ученики заложили основы проектирования новых конструкций мостов - висячих Пантелеймоновского и Египетского через Фонтанку, Почтамтского через Мойку, Банковского и Львиного через Екатерининский канал. В 1829-1830 годах был сооружен уникальный Мало-Конюшенный мост через Мойку и Екатерининский канал, а в 1828-м - Большой Конюшенный мост через Мойку, ставшие неотъемлемой частью архитектурного облика Петербурга.

Впрочем, вернемся немного назад.

Год 1816: в Петербурге на Охте строится первый лесопильный завод, оснащенный сконструированными Бетанкуром паровыми машинами, - прообраз многих последующих аналогичных заводов в России.

Год 1818: в столице вошла в строй возведенная по проекту Бетанкура и под его непосредственным руководством ассигнационная фабрика «Экспедиция заготовления государственных бумаг» (ныне фабрика «Гознак»). Бетанкур спроектировал и построил два фабричных отделения - бумагоделательное и типографское, сконструировал для них паровые машины и оборудование, изготовленные частью в Петербурге, частью в Англии, разработал специальный рецепт изготовления бумаги из пеньки и льняного тряпья, предложил рисунки купюр и особую технологию нанесения их на бумагу, изготовил нумерационную и грифовальную машины.

Год 1821: начал действовать «бетанкуровский» Исаакиевский наплавной мост, соединивший берега Невы по линии «Исаакиевский собор - здание 12 Коллегий», по образцу которого впоследствии возводились другие наплавные мосты через Неву и ее рукава.

Год 1823: по проекту Бетанкура на Большеохтинском кладбище возводится оригинальная каменная Георгиевская церковь (разобрана в 1938 году).

Бетанкур спроектировал леса и механизмы для подъема колонн Исаакиевского собора, использованные А. А. Монферраном. На их основе последний создал систему механизмов, с помощью которой установил в 1832 году Александровскую колонну на Дворцовой площади.

Бетанкуру приходилось решать и другие сложнейшие инженерные задачи. Осенью 1820 года сильный порыв ветра согнул крест на куполе Казанского собора; при этом яблоко у основания креста деформировалось. Городской архитектор П. С. Филиппов в целях экономии средств рекомендовал выправить конструкцию на месте, без ее демонтажа. Однако генерал-губернатор граф Милорадович, усомнившись, в рекомендации Филиппова, обратился за консультацией к Бетанкуру, и тот в феврале 1821 года дал такой ответ: «Для устроения сего креста нужно 1. снять оный, чего невозможно сделать без лесов, расположа их на верхней части купола; 2. главную полосу, коей утверждается крест, в куполе сковать из цельного куска и 3. разрезать лучи, окружающие оный». Реализовать это предложение поручили архитектору А. А. Михайлову. В начале 1822 года за дело взялись подрядчики И. Ваншин и И. Карягин, сумевшие, как и обещали, поставить крест и яблоко на место к 20 августа, а к сентябрю завершить ремонт кровли.

Огромной заслугой Бетанкура стала организация в 1816-1824 годах Комитета для строений и гидравлических работ, под наблюдением которого осуществлялись крупные градостроительные мероприятия в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Архангельске, Киеве. Так, Комитет, возглавляемый Бетанкуром, сыграл решающую роль в экспертизе и реализации проектов застройки Санкт-Петербурга уникальными ансамблями и сооружениями (Дворцовая, Сенатская, Михайловская площади, Марсово поле).

Звездный час Августина Бетанкура в Москве: 30 ноября 1817 года здесь открылся возведенный по его проекту Манеж. Об этой эпопее писалось неоднократно, и мы не будем повторяться. Скажем только, что в конструкцию огромного здания Бетанкуром был заложен ряд уникальных инженерных решений - в первую очередь безопорное деревянное перекрытие шириной 45 метров.

В 1820 году Бетанкур создает Комиссию проектов и смет Главного управления путей сообщения - первую «всероссийскую» проектную организацию не только в области отечественного транспорта, но и в строительстве. Основанный им Комитет для строений и гидравлических работ явился своеобразным государственным органом, осуществлявшим контроль за всеми стройками в Российской империи (экспертная оценка градостроительных планов, архитектурных решений, планов городского благоустройства). Таким образом было обеспечено достижение отечественным строительством нового уровня на основе широкой инженерно-технической экспертизы наиболее крупных проектов.

Главное же детище Бетанкура - организованный и возглавленный им Институт Корпуса инженеров путей сообщения, который был учрежден манифестом Александра I 2 декабря 1809 года. По инициативе Бетанкура с самого начала к преподаванию в Институте привлекли крупнейших российских и зарубежных специалистов. Августин Августинович всемерно способствовал формированию прогрессивного взгляда на расширение строительства путей сообщения как важного фактора экономического развития страны, оставлял в Институте лучших выпускников и готовил из них будущих профессоров (А. Д. Готман, Я. А. Севастьянов, А. И. Рокасовский, М. С. Волков, В. Н. Денисов, П. П. Мельников и другие), он сразу же взялся за создание институтской библиотеки, учебных кабинетов, а немного позже - музея.

Видя, что количество выпускников ИИПС (за 1811-1824 годы было подготовлено всего 150 инженеров) явно недостаточно, Бетанкур предложил образовать Строительный отряд, куда могли поступать работники других отраслей, не получившие строительного образования. 17 апреля 1819 года император утвердил эту инициативу, и строительные организации ведомства путей сообщения стали пополняться специалистами, осваивавшими дело непосредственно на практике.

Одновременно Бетанкур разработал проект организации Военно-строительной школы и Школы кондукторов путей сообщения для подготовки офицеров-строителей уровня техников-исполнителей. 1 мая 1820 года и это предложение было утверждено. Здания Кондукторской школы возводились по проекту и под наблюдением Бетанкура. В 1839 году, сыграв свою роль, она закрылась, а ее оборудование передали Институту. Ранее, в 1826 году, Институт «вобрал» в себя и Военно-строительную школу: воспитанники ее старшего класса поступили на 1-й курс ИИПС.

В 1819-1822 годах, находясь на посту Главного директора путей сообщения, Бетанкур обеспечил продолжение начатого в 1817 году строительства Московского шоссе, образовав с этой целью Управление по постройке мостов (1821). Для ведения дел по Корпусу инженеров путей сообщения и Строительному отряду он учредил «Дежурство» из опытных специалистов, а для оперативного руководства всеми работами по строительству и эксплуатации путей сообщения 28 мая 1820 года образовал Главный Штаб Корпуса. При Главном директоре путей сообщения была создана Особенная канцелярия (прообраз будущей канцелярии Министерства путей сообщения). Еще одна инициатива Бетанкура - издание «Журнала путей сообщения» (первый номер вышел в 1826 году и сразу приобрел популярность у инженеров и ученых).

Столь плодотворная деятельность Бетанкура на благо России увенчалась орденами Святого Александра Невского и Святого Владимира, которые он носил вместе с испанским орденом Святого Иакова с мечом. Однако последние годы жизни (1822-1824) принесли ему много переживаний и незаслуженных обид. Говорят о происках завистников об интригах недоброжелателей... Так или иначе, в итоге Бетанкур попал в немилость к императору и 2 августа 1822 года был отстранен от должности Главного директора путей сообщения. Обиженный и оскорбленный, в подавленном состоянии духа летом 1823 года он в последний раз отправился в Нижний Новгород для осмотра работ на Всероссийской ярмарке - еще одном знаменитом своем детище. Здесь его настигла весть о смерти любимой дочери Каролины. Вернувшись в Петербург, Бетанкур подал в отставку, которую получил 4 февраля 1824 года, а через пять месяцев скончался. Похоронили его в Александро-Невской Лавре. На могиле установили величественный памятник, изготовленный по рисунку А. А. Монферрана.

\*\*\*

24 июня 2003 года в сквере у здания Санкт-Петербургского университета путей сообщения в присутствии студентов, преподавателей и многочисленных гостей был открыт памятник первому ректору этого учебного заведения Августину Августиновичу Бетанкуру. В церемонии участвовали представители городской и районной администрации, Октябрьской железной дороги, ученые, а также испанский наследный принц Астурийский де Фелипе - президент Корпуса инженеров путей сообщения Испании.