

УДК 625.7

doi:10.18720/SPBPU/2/id23-519

О.В. Егорова

ИНЖЕНЕР АВГУСТИН БЕТАНКUR. «ПРОЕКТ О УСТРОЕНИИ ПУТЕВОГО СООБЩЕНИЯ НА ЮЖНОМ БЕРЕГУ И НАГОРНОЙ ЧАСТИ ТАВРИЧЕСКОГО ПОЛУОСТРОВА»



Ольга Владимировна Егорова
Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского
Россия, Симферополь
Тел.: +7(978)628-7993, E-mail: tmm-olgaegorova@yandex.ru

Аннотация

В работе на основе изучения архивных документов представлены малоизвестные сведения о командировке генерал-лейтенанта Августина де Бетанкура в Крым. Известно, что в 1808 году по личному приглашению Александра I гениальный испанский инженер Бетанкур переехал в Санкт-Петербург вместе со своей семьей и был принят на русскую военную службу. В 1818 году Августина Бетанкура назначили Главным директором Управления путей сообщения, а в 1820 году он был направлен на юг Российской империи для осмотра горного Крыма и южного берега Черного моря. По результатам командировки Бетанкура была составлена докладная записка правительству: «Проект о устройении путевого сообщения на южном берегу и нагорной части Таврического полуострова».

Ключевые слова: Августин Бетанкур, Управление путей сообщения, император Александр I, Школа дорог, каналов и мостов в Мадриде, Институт Корпуса инженеров путей сообщения, Южный Берег Крыма (ЮБК), губернатор Баранов А.Н., планета Бетанкур, мост Бетанкура.

Введение

Августин де Бетанкур (1758—1824), гениальный испанский инженер, посвятил значительную часть своей жизни служению России. Трудно

переоценить наследие, оставленное им на новой родине. За неполные 16 лет (1808-1824) под его руководством и по его проектам построены и введены в эксплуатацию новые мосты и дороги, Московский Манеж [1-2,6] и ярмарка в Нижнем Новгороде [9], фабрики, заводы, уникальные архитектурные ансамбли и инженерные сооружения во многих городах Российской империи.

Августин Августинович Бетанкур, как его называли на новой родине, стал основателем высшего инженерного образования в России. В 1809 году он был назначен «инспектором» созданного под его руководством первого специализированного учебного заведения, готовящего инженеров-строителей сухопутных дорог и водных каналов и получившего название «Институт Корпуса инженеров путей сообщения» (с 2014 г. Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I).

В память о выдающемся инженере новый неразводной вантовый мост в Санкт-Петербурге, открытый для движения в мае 2018 года, назван «мост Бетанкура», а одной из малых планет Солнечной системы присвоено имя — «Бетанкур».

Цели и задачи исследования

Цель исследования состоит в изучении малоизвестных сведений о гениальном инженере Августине де Бетанкуре, о его командировке на юг Российской империи и о его роли в освоении Крыма.

К задачам исследования следует отнести:

- обнаружение сведений о местонахождении и изучении докладной записки правительству — «Проект о устройении путевого сообщения на южном берегу и нагорной части Таврического полуострова», которая была подготовлена Таврическим гражданским губернатором Барановым А.Н. под руководством Августина Бетанкура по результатам его командировки в 1820 году в Крым;

- подтверждение на основе архивных документов командировки главного директора Управления путей сообщения А.А. Бетанкура в Крым, состоявшейся в 1820 году, с уточнением имен сопровождающих его лиц, дат и маршрута путешествия;

- исследование архивных документов, докладных записок, чертежей и проектов, составленных по результатам командировки Бетанкура в Крым;

- изучение полученных результатов о состоянии дорог и путевого сообщения Таврического полуострова, включая южный берег и нагорную часть Крыма в 1820 году и сопоставление их с реальной ситуацией освоения Крыма в целом;

- изучение роли инженера Бетанкура в создании технической среды и освоении Крыма с оценкой практической пользы для Российской империи;

- краткий литературный обзор и выводы.

Методы

Среди методов, используемых при решении поставленных задач, следует отметить общенаучные, включая методы эмпирического и теоретического исследования; построение логической схемы поиска, изучения, сравнения и анализа информации из различных источников; а также специально-исторические: идеографический (нарративный), диахронный, историко-генетический и другие, включая исследование подлинных документов архивов и редких изданий, хранящихся в библиотеках.

Развитие промышленности в России в начале XIX века

На протяжении всего XVIII века в развитых странах Европы происходили буржуазные революции, в результате которых победил капитализм. Россия же оставалась монархией во главе с правящим императором, ее экономика и политическое развитие проходили на базе феодализма, что привело к значительному отставанию промышленности, и объяснялось, в первую очередь, преобладанием крепостного труда.

Однако к началу XIX века стартовала эра промышленной активности: в России уже насчитывалось 167 работающих горных заводов и более 2000 предприятий, связанных с обрабатывающей промышленностью. Страна заняла первое место в мире по выплавке чугуна и экспорту железа. Мелкотоварное производство стало фундаментом зарождения мануфактур. В свою очередь, появление новых предприятий мануфактурного типа в разных районах необъятной империи и развитие торговли требовало строительства новых сухопутных и шоссейных дорог, воднотранспортных путей сообщения, включая каналы и гидротехнические узлы.

Участие России в войнах с Персией, Турцией, Швецией и Францией, требовало срочного улучшения всех видов путей сообщения. Остро стояла задача создания единой системы водных коммуникаций между Санкт-Петербургом и Волгой, что требовало инженеров и специалистов высокого уровня, которых на тот момент в Российской империи не было.

По указанию императора Александра I сотрудники дипломатических служб стремились найти нужных специалистов за границей с тем, чтобы пригласить их на работу в Россию. Повезло И.М. Муравьеву-Апостолу (1762-1851), занимавшему в тот момент должность посланника в Испании и жившему в Мадриде [3-6]. Иван Матвеевич встретился лично с Августином де Бетанкурром и пригласил его посетить Российскую империю с целью возможного переезда и дальнейшей работы как инженера. В ноябре

1807 года Бетанкур впервые посетил Россию, а на следующий год, в 1808, он был принят на русскую военную службу в чине генерал-майора [7].

Августин де Бетанкур - гениальный инженер

Августин де Бетанкур (полное имя — Августин Хосе Педро дель Кармен Доминго де Канделярия де Бетанкур и Молина) родился 1 февраля 1758 года в семье потомка конкистадора Жана де Бетанкура в Испании в городе Пуэрто-де-ла-Крус на острове Тенерифе (Канарский архипелаг) [8].

С раннего детства Августин проявлял большие способности в математике, рисовании и изучении языков. В дальнейшем, благодаря родственным связям и своему таланту, он был направлен на обучение в Мадрид, позже — в Париж и в Лондон. Прекрасное образование, огромная трудоспособность, неординарное мышление и стальной характер позволили Августину де Бетанкуру стать одним из лучших инженеров Европы конца XVIII - начала XIX веков. В 1801 году возрасте 42 лет он был назначен Генеральным инспектором дорог и каналов Испании и тогда же основал Школу дорог, каналов и мостов в Мадриде, которая считается первым в мире высшим учебным заведением по подготовке инженеров путей сообщения [3-6,8-9, 12-13].

Переезд Бетанкура в Россию

По личному приглашению Александра I Августин де Бетанкур (1758-1824) переехал в Санкт-Петербург вместе со своей семьей, его зачислили в свиту «для особых поручений государя императора». Чуть позже, 30 ноября 1808 года, он был принят на русскую военную службу в чине генерал-майора, что подтверждается документами из Формулярного списка о службе и достоинстве свиты Его Императорского Величества, хранящегося в Российском государственном военно-историческом архиве (РГВИА) [7].

Причины его переезда в Российскую империю точно не известны: возможно, из-за нестабильной политической ситуации в Испании или по семейным обстоятельствам. В архиве Испании (*Archivo Historico Nacional, Madrid*) имеется подлинник письма Бетанкура из Петербурга своему другу от 21 декабря 1808 года, в котором он пишет: «Будучи разлучен с семьей и не желая служить ни Наполеону, ни Жозефу, я принял решение поступить на службу к российскому императору, который обращается со мной самым почтительным образом, какой вы только можете себе представить... Я решаю дела непосредственно с Его Величеством, он мне положил 20 тысяч рублей годовых, оплачивает мои апартаменты...» [3-6].

Из личной переписки со старшим братом Хосе, оставшимся жить на острове Тенерифе на Канарских островах, известно, как Августин де Бетанкур сам объяснял причины своего переезда: «с того времени, как

возникли вражда между принцем Астурийским и Годоем, я подумал, что в Испании неизбежна революция, и, чтобы не погибнуть со всем своим семейством, надо искать спасения и убежища в каком-нибудь иностранном государстве, и мне показалось, что Россия может быть самой подходящей для этого... Император (России) принял меня с таким почетом, какого я не ожидал. Государь приглашал меня обедать с ним все дни, он назначил мне жалование в 25 тысяч рублей годовых, он присвоил мне звание генерал-майора, равнозначное тому, что я имел в Испании» [3-6].

Институт Корпуса инженеров путей сообщения

Первое задание Александра I было выполнено с блеском, и в 1809 году под руководством Августина де Бетанкура была создана первая высшая инженерная школа в России, получившая название «Институт Корпуса инженеров путей сообщения» [9].

Институт был учреждён согласно Манифесту, подписанному императором 20 ноября 1809 года, и предполагал подготовку инженеров для проектирования, строительства и эксплуатации шоссейных дорог, судоходных каналов, шлюзов, пристаней и портов. Важно отметить, что Бетанкур являлся одним из авторов проекта создания института и с самого начала участвовал в комиссии по разработке и «Манифеста», и Устава института. Основная цель создаваемого нового учебного заведения была сформулирована самим Бетанкуром следующим образом: «...снабдить Россию инженерами, которые прямо по выходе из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в Империи». За отличную работу в комиссии и создание высшей инженерной школы он был отмечен особо императором и произведен в генерал-лейтенанты. В 1809 году, 30 августа, согласно документам архива РГВИА, Августин де Бетанкур был назначен первым «институтским инспектором» [3-6].

Основные усилия инспектора института были направлены на подготовку квалифицированных русских инженеров европейского уровня. Институт Корпуса инженеров путей сообщения стал основоположником традиций, которые и сегодня обеспечивают Россию качественными кадрами в различных областях машиностроения, в строительстве мостов, дорог и других видов коммуникаций.

В 1837 году была открыта первая в Российской империи железная дорога, соединившая Царское село и Санкт-Петербург. Грандиозное строительство было выполнено учениками Бетанкура, которые умели решать любые технические и инженерные задачи. И, конечно же, перед ними всегда был яркий пример — гениальный инженер Августин де Бетанкур. Благодаря профессиональным инженерам Россия стала передовой державой в области железнодорожного строительства.

Выпускники Института Корпуса инженеров путей сообщения впервые в России получили высшее инженерное образование. Появилось даже выражение, что истинное высшее образование можно получить только, если прослушать курс высшей математики у Бетанкура.

Интеллектуальный размах теоретика, талант инженера и педагога помогли Бетанкуру создать новую систему высшего инженерного образования в Российской империи, ставшую лучшей в мире. Отличительной особенностью предложенной им системы являлось сочетание фундаментальной, общеинженерной и специальной подготовки будущих инженеров.

Институт Корпуса инженеров путей сообщения (с 2014 года Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I) стал одним из ведущих научно-образовательных центров инженерного образования и сегодня играет важную роль в общей системе высшего образования в России.

Управления водяными и сухопутными сообщениями

В 1818 году по распоряжению императора Александра I Августин де Бетанкур был назначен Главным директором Управления водяными и сухопутными сообщениями (Управления путей сообщения) Российской империи. Начать свою деятельность Бетанкур решил с инспекции уже существующих в России каналов, мостов и дорог.

В конце августа 1820 года Августин Августинович выехал из Нижнего Новгорода, где курировал строительство Нижегородской ярмарки, в южном направлении. Предполагалось, что водным путём он доберется до Астрахани, а далее через Кавказ и Крым — в Одессу. Подтверждение состоявшейся командировки можно найти в материалах Центрального государственного архива Крыма, на которые ссылается Е.Н. Архипова, автор доклада «Друзья и знакомые А.С. Пушкина в доме Ришельё» на конференции «Пилигримы Крыма – 97» в Ялте [10].

Путешествие Бетанкура в Крым

Из доклада Азы Павловны Пальчиковой «Из истории строительства южнобережной дороги» на VI-х Дмитриевских чтениях в Ялте в 2002 году [11] следует, что в 1820 году Агустин Бетанкур прибыл в Крым, осмотрел в сопровождении Таврического гражданского губернатора Александра Николаевича Баранова (1793-1821) горный Крым и Южный берег Черного моря (ЮБК), побывал в городах: Севастополе, Керчи и Феодосии, проинспектировал порты Черного моря, осмотрел каналы, дороги, шлюзы и пристани. После возвращения в Петербург Бетанкур подготовил докладную записку императору: «Обзор различных вопросов, касающихся путей

сообщения России», в которой ставил вопрос об улучшении судоходства в бассейне рек Волги и Камы; предложил соединить Волгу с Доном и начать строительство Военно-Грузинской дороги; рекомендовал расширить черноморские порты: Одессу, Николаев, Херсон, Севастополь, Феодосию и Керчь; и предложил начать разработку природных богатств Кавказа и Крыма. В целом, по завершению командировки А.А. Бетанкур сделал вывод, что существующие пути сообщения Российской империи находятся в неудовлетворительном состоянии.

При содействии Бетанкура губернатором А.Н. Барановым была составлена докладная записка правительству: «Проект о устройении путевого сообщения на южном берегу и нагорной части Таврического полуострова». К записке было приложено большое количество чертежей, включая 6 планов дорог по Крыму, что показывает, какая была проделана огромная работа. Чертежи и планы дорог помогал составлять Филипп Федорович Эльсон (1793-1867), который в то время исполнял должность Первого архитектора на Южном берегу Крыма.

Позднее, граф Михаил Семенович Воронцов (1782-1856), генерал-губернатор Новороссийского края, отмечал, что для благоустройства и развития Крыма необходимо построить новую дорогу между ЮБК и столицей Крыма, справедливо считая, что эта «дорога должна была открыть все места Южного берега, могущие быть обрабатываемыми».

Материалы и документы из архива графа М.С. Воронцова служат подтверждением, что первый проект дороги, соединяющей ЮБК с Симферополем, был составлен под руководством Главного директора путей сообщения инженера А.А. Бетанкура.

Краткая история строительства дорог на ЮБК

История свидетельствует, что дороги в XVIII веке в Крыму были ужасными. Князь Григорий Александрович Потемкин-Таврический (1739-1791) при подготовке визита Екатерины II на полуостров был первым, кто обратил на это внимание. По его приказу по всему маршруту путешествия императрицы в Крым были обследованы почти все существующие проезжие дороги. Многие из них были расширены, укреплены, отремонтированы и благоустроены с тем, чтобы создать наиболее комфортные условия проезда огромной кареты государыни и экипажей ее многочисленной свиты. К сожалению, денег и времени на строительство полноценной и удобной дороги к ЮБК у Григория Потемкина не хватило, потому Екатерина II доехала только до перевала и Байдарских ворот.

Внук Екатерины II, император Александр I, прибывший в Крым в 1818 году, был поражен «трудностями проезда и отсутствием элементарных удобств цивилизации», поэтому он лично приказал приступить к строительству современной по тому времени сухопутной дороги к Южному

берегу Черного моря. Для реализации поставленной задачи на полуостров был направлен Главный директор Управления путей сообщения Августин де Бетанкур. В результате командировки гениального инженера-строителя было разработано шесть различных проектов дорог. Однако для воплощения в жизнь хотя бы одного из шести названных проектов не хватало чьей-либо личной заинтересованности, и таким человеком стал граф М.С. Воронцов, который в 1823 году приобрел земельный участок в Алушке. Дороги были нужны ему для возведения своей летней резиденции, включавшей комплекс жилых, хозяйственных и парковых построек. Стройка длилась несколько лет: с 1828-1848 гг., а началось со строительства дороги в 1824 году, уже после смерти Бетанкура, и строилась она более десяти лет, в несколько этапов. Участок от Симферополя до Алушты был завершен в 1826 году. Затем дорога соединила Алушку и Ялту, а устройство участка между Алуштой и Ялтой началось только в 1832 году. Позже, через пять лет, была проведена дорога на перевал к Байдарским воротам.

Планета Бетанкур

В наше время, 9 октября 1978 года, сотрудник Крымской астрофизической обсерватории, расположенной в поселке «Научный» в Бахчисарайском районе Республики Крым, Журавлёва Людмила Васильевна открыла между Марсом и Юпитером новую малую планету, получившую порядковый номер 11446. По просьбе Учёного Совета Петербургского государственного Университета путей сообщения Императора Александра I этой планете 14 июня 2003 года присвоили имя Бетанкур. Международное сообщество полностью поддержало название планеты, увековечив тем самым имя гениального испанского инженера и ученого, подарившего свой талант России.

Мост Бетанкура

В память о гениальном инженере новый неразводной вантовый мост в России, открытый в Санкт-Петербурге в мае 2018 года, символично назван его именем — «Мост Бетанкура».

Выводы

1. Инженер Августин де Бетанкур сыграл особую роль в окружении Александра I. Реализация крупнейших инженерно-технических проектов Бетанкура при личном покровительстве императора позволила укрепить могущество страны и сделать первый шаг к созданию огромной сети водно-, сухопутно- и железных дорог в Российской империи.

2. Опыт Августина Бетанкура, выдающегося инженера, архитектора и педагога, можно и нужно использовать сегодня. Предстоит большая научно-исследовательская работа по изучению наследия Бетанкура, включая материалы, подготовленные им по результатам командировки в Крым. Необходимо внимательно изучить и оценить докладную записку правительству: «Обзор различных вопросов, касающихся путей сообщения России».

3. Вклад Бетанкура в становление российского высшего инженерного образования поистине велик. В настоящее время в России следует вернуться к основам преподавания инженерных и технических наук, которые были разработаны и использованы Бетанкуром в 1809 году в Институте Корпуса инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге. Отличительной особенностью предложенной Бетанкуром системы образования являлось сочетание фундаментальной, общеинженерной и специальной подготовки будущих инженеров.

4. Необходимо расширить, и, возможно, закрепить законодательно на самом высоком уровне, взаимодействие ВУЗов с архивами и библиотеками, сохраняющими документы и редкие издания, изучение которых позволяет установить факты прошедшего времени, оценить деятельность прежних поколений и их влияние на день сегодняшний.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- [1] Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА), ф.35, оп.4, д.108. О построении в Москве Экзерциргауза, 1817-1818 гг.
- [2] Betancourt A. Description de d'exercice de Moscou: St.Peterburg, 1819.
- [3] Егорова О.В. Московский Манеж. Прошлое и настоящее: М.: Аванглион, 2006. 131 С.
- [4] Егорова О.В. Бетанкур в Москве: Испанский альманах. История и современность. Выпуск 2, под ред. Пожарской С.П.: М., Наука, 2010. С. 290-299.
- [5] Egorova Olga Vladimirovna. Agustin de Betancourt. Secretos cubanos de un ingeniero hispano-ruso. Le Canarien Ediciones, 2018. 118 С.
- [6] Egorova Olga Vladimirovna. El Picadero de Moscú, obra de Agustín de Betancourt: Fundación Juanelo Turriano, 2019. 156 С.
- [7] Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА), ф.489, опись1, ед. хр. 7062. Личное дело (послужной список) Генерал-Майора А. Бетанкура.
- [8] Cioranescu, Alejandro. Agustin de Betancourt. Su obra tecnica y cientifica: de Tenerife, Instituto de Estudios Canasrios, 1965.

- [9] Боголюбов А.Н., Павлов В.Е., Филатов Н.Ф. Августин Бетанкур (1758-1824). Ученый, инженер, архитектор, градостроитель: Нижний Новгород, 2002. 219 С.
- [10] Архипова Е.Н. Друзья и знакомые А.С. Пушкина в доме Ришельё: Пилигримы Крыма-97 (Путешествия по Крыму, путешественники о Крыме): Междунар. науч. конф., Крым, Алушка, Воронцовский дворец, 16-18 мая 1997.
- [11] Пальчикова. «Из истории строительства южнобережной дороги». Сборник научных трудов. Дмитриевские чтения VI - История Южного берега Крыма, Ялта, 2002. С. 40-46
- [12] M. Hernandez, J.L. Prieto. Materiales de historia de la ciencia. Un nuevo sistema de navegacion interior: La Oratavo. Tenerife. 2003. 99 С.
- [13] Rafael Lopez Garcia, Emilio Bautista Paz (edt). Figuras ilustres de la ingenieria mecanica en Espnia: UJA Editorial. 2018. 215 С.

O.V. Egorova

**THE ENGINEER AGUSTIN BETANCOURT AND HIS
"PROJECT ON THE ARRANGEMENT OF THE ROAD
COMMUNICATION TO THE SOUTH COAST
OF THE CRIMEA"**

V.I. Vernadsky Crimean Federal University, Russia

Abstract

Based on the study of archival documents, the article presents little-known information about the business trip of Lieutenant-General Agustin de Betancourt to the Crimea. It is known that in 1808, at the personal invitation of the Emperor of Russia Alexander I, the brilliant Spanish engineer Betancourt came to St. Petersburg with his family and was admitted to the Russian military service. In 1818, Agustin Betancourt was appointed the Chief Director of the Transport Communication Department, and in 1820 he was sent to the South of Russia to inspect the Crimean Mountains and the South Coast of the Black Sea. According to the results of this business trip, a memorandum to the government "Project on the Arrangement of the Road Communication to the South Coast of the Crimea and the Nagorny Part of the Tauride Peninsula" was drawn.

REFERENCES

- [1] Russian State Military Historical Archive (RGVIA), f.35, op.4, d.108. On the construction of the Exercise in Moscow, 1817-1818. (rus)

- [2] Betancourt A. Description de d'exercice de Moscou: St.Peterburg, 1819.
- [3] Egorova O.V. Moscow Manege. Past and present: M.: Avanglion. 2006.(rus.)
- [4] Egorova O.V. Betancourt in Moscow: Spanish Almanac. History and the present. Issue 2, ed. by Pozharskaya S.P.: Moscow, Nauka, 2010. C.(rus.)
- [5] Egorova Olga Vladimirovna. Agustín de Betancourt. Secretos cubanos de un ingeniero hispano-ruso. Le Canarien Ediciones, 2018.
- [6] Egorova Olga Vladimirovna. El Picadero de Moscú: obra de Agustín de Betancourt. Fundación Juanelo Turriano, 2019.
- [7] Russian State Military Historical Archive (RGVIA), f.489, inventory1, fid. 7062. Personal file (service record) of Major-General A. Betancourt. (rus.)
- [8] Cioranescu, Alejandro. Agustín de Betancourt. Su obra técnica y científica: de Tenerife, Instituto de Estudios Canarios, 1965.
- [9] Bogolyubov A.N., Pavlov V.E., Filatov N.F. Agustín Betancourt (1758-1824). Scientist, engineer, architect, urban planner: Nizhny Novgorod, 2002. (rus.)
- [10] Arkhipova E.N. Friends and acquaintances of A.S. Pushkin in the house of Richelieu. (rus.)
- [11] Palchikova. "From the history of the construction of the south bank road". Collection of scientific works. Dmitriev readings VI - History of the South Coast of Crimea, Yalta, 2002 (rus.)