

Одним из многочисленных сокровищ редкого фонда НТБ является книга греческого военного инженера Марена Карбюри из Кефаллонии (Marin Carburι de Ceffalonie; 1729 - 1782), осуществившего транспортировку в Санкт-Петербург небезызвестного Гром-камня, предназначенного служить пьедесталом конной статуе Петра Великого, «Monument élevé a la gloire de Pierre-le-Grand, ou relation des travaux et des moyens mechaniques qui ont été employés pour transporter à Pétersbourg un Rocher de trois millions pesant, destiné à servir de base à la Statue équestre de cet Empereur; avec un examen physique et chymique du même rocher» (Памятник, возведенный во славу Петра Великого, или описание работ и механических приемов, использованных для перевозки в Петербург камня весом в три млн, предназначенного служить основанием для конной статуи этого императора, с физическим и химическим исследованием камня). Книга напечатана в типографии Ступа в Париже в 1777 году с аprobацией и королевской привилегией и содержит 48 с. текста и 12 гравюр. Текст включает в себя предисловие, 12 статей, в которых описан процесс нахождения и транспортировки камня, физико-химическое исследование камня графом Ж. Б. Карбюри, врачом-консультантом короля и королевы, в прошлом врачом Королевского госпиталя Турина, содержание и привилегию – королевское позволение на издание книги, заменявшее во Франции Старого порядка копирайт. На гравюрах изображены приспособления, позволившие совершить доставку камня от места, где его обнаружили до берега Невы, погрузить на барку и выгрузить на Сенатскую площадь.

Любопытна история человека, совершившего этот инженерный подвиг. Граф Маринос Харбурос с Кефалонии, крупнейшего из Ионических островов, – был греческим аристократом, авантюристом и недурным инженером, он изучал точные науки в Университете Болоньи, но, в результате криминального процесса в Венецианской республике, к которой в то время относилась Кефалония, был выслан из родной страны. Стыдясь совершенного им, как выражается он сам, «акта насилия», вызванного «страстью, всегда особо бурной в юности, но стократ более тиранической в южном климате», стремясь забыть позорное прошлое, граф вступил офицером в российскую армию под вымышленным именем – шевалье де Ласкари.

Во введении к своей книге Карбюри отмечает, что лишь великие люди способны ставить достойные памятники себе подобным – только истинный гений может трезво оценить славные дела предшественников и отдать им должное. Тем самым, он считает правильным, что честь увековечить дела Петра Великого досталась Екатерине II, «избранной Провидением, дабы завершить труды этого героя».

В своем описании Карбюри повествует о рассуждениях Фальконе, по поводу будущего пьедестала для его статуи – это должен был быть не обычный пьедестал, а крутой утес, вершина, на которой всадник останавливает коня. Изначально предполагалось сложить большой камень из нескольких кусков, прочно соединив их оковами из железа или меди. По словам Карбюри, именно он первым предложил использовать монолитный камень. Иван Бецкой, подполковник, руководивший Канцелярией от строений, делая доклад Сенату в 1768 году, отмечал, что проект этот неисполним, камень таких размеров невозможно доставить на место; даже если бы он состоял из шести частей, это потребовало бы значительных затрат. Начались поиски подходящих камней. В конце концов, был обнаружен гигантский камень, находившийся в четверти лье от Кронштадта. Адмиралтейство, как и ученые механики, отказались транспортировать его в Петербург.

Бецкой поручил работу по перевозке камня Карбюри, служившему при нем адъютантом. Грек с радостью взялся за этот проект, помимо прочего, по его собственным словам – из преданности императрице и рвения приумножить ее славу, как и славу русского народа. До того Карбюри уже успешно выполнил несколько сложных заданий, предпочитая неординарные решения. Одной из таких работ была огромная мастерская, в которой Фальконе работал над своей моделью.

Наконец, удача улыбнулась создателям памятника, и один крестьянин рассказал Карбюри об огромном камне, лежавшем в болоте в шести верстах от побережья Финского залива. Он добрался туда пешком и осмотрел камень, покрытый мхом, убедившись, что основание у него плоское. Кусок был отколот молнией, как рассказывали крестьяне. Грек тщательно зарисовал камень и показал рисунок Бецкому – тот нашел, что он идеально подходит для пьедестала размерами и формой. Фальконе не мог дождаться, чтобы камень доставили ему, однако это предприятие казалось ему, как и другим просвещенным людям, за пределами человеческих и механических возможностей, и скульптору думал, что камень придется разбить на четыре или шесть частей. Карбюри же хотел доставить камень в целости, возможно (как отмечает он сам) потому, что не сознавал истинных трудностей предприятия.

Далее Карбюри описывает машину для транспортировки, рассказывает о том, как построил поблизости от камня казармы для четырех сотен рабочих, руководства и для себя самого. Приказал расчистить территорию от деревьев и кустарника, проложив просеку до Невы. Карбюри подробно описывает работы по опрокидыванию камня и перетаскиванию с помощью огромных брусьев и металлических кулис, двигавшихся за счет медных шаров. С боков камня на матах ехали люди, следившие за движением шаров и готовые, в случае задержки, подталкивать их железным ломом. Несмотря на большой риск, во время транспортировки не произошло ни одного несчастного случая.

Положение камня не позволяло везти его по прямой к реке, и Карбюри пришлось озаботиться машиной, которая заставила бы его повернуть. Она была сделана по тому же принципу, что и машина для движения по прямой, но здесь конструкция имела округлую форму, с тем, чтобы можно было развернуть края камня, зафиксировав центр.

Карбюри пишет о том, как готовил дорогу для камня – вбивал большие сваи, к которым крепить снасти, мостил брусьями саму дорогу, насыпал гравий там, где болота не промерзали. Болотная сырость проникала сквозь гравий, и земля достаточно отвердевала, но приходилось постоянно убирать снег, который мешал бы ей промерзнуть.

По пути четырнадцать резчиков придавали камню желаемую форму. Несмотря на суровое время года, Ее Величество, г-н Великий князь и весь двор приезжали наблюдать удивительное зрелище. Каждый день собиралась огромная толпа всех рангов и кондиций, и г-н принц Генрих Прусский проследил почти весь путь камня.

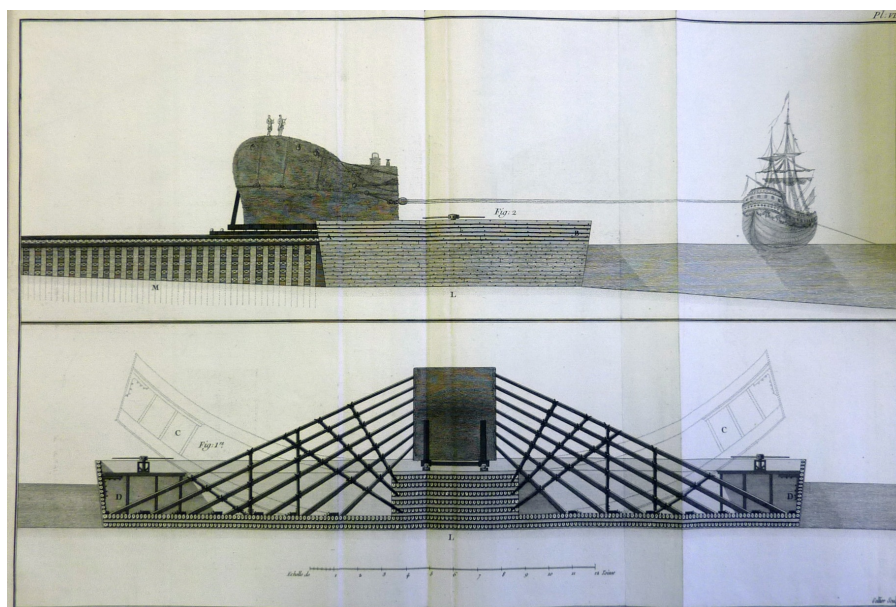
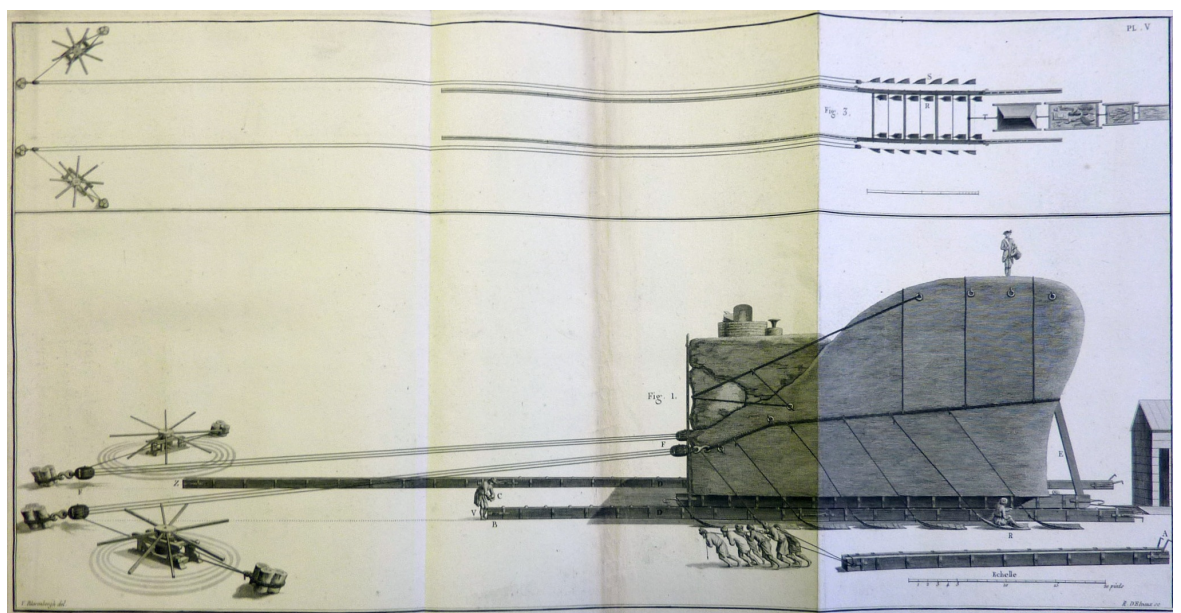
Шары быстро разбивались или сплющивались. Карбюри использовал чугун, как для пушечных ядер, но он служил еще меньше, прочнее всего оказалась медь, сплавленная с оловом и каламином, как для шаров, так и для желобов, по которым они катились. Пробовал, ради эксперимента, и цилиндры, против которых был изначально настроен, и подтвердил, свою теорию, что они не подходят для таких тяжелых грузов. После шести недель маневров инженер довел камень до ростверка на берегу реки, на котором можно было бы выдвинуть камень на достаточную глубину, чтобы погрузить на барку.

Барку, предоставленную Адмиралтейством, наполнили водой и погрузили на дно, чтобы она встала вровень с молом, также уходившим в воду, ее открыли

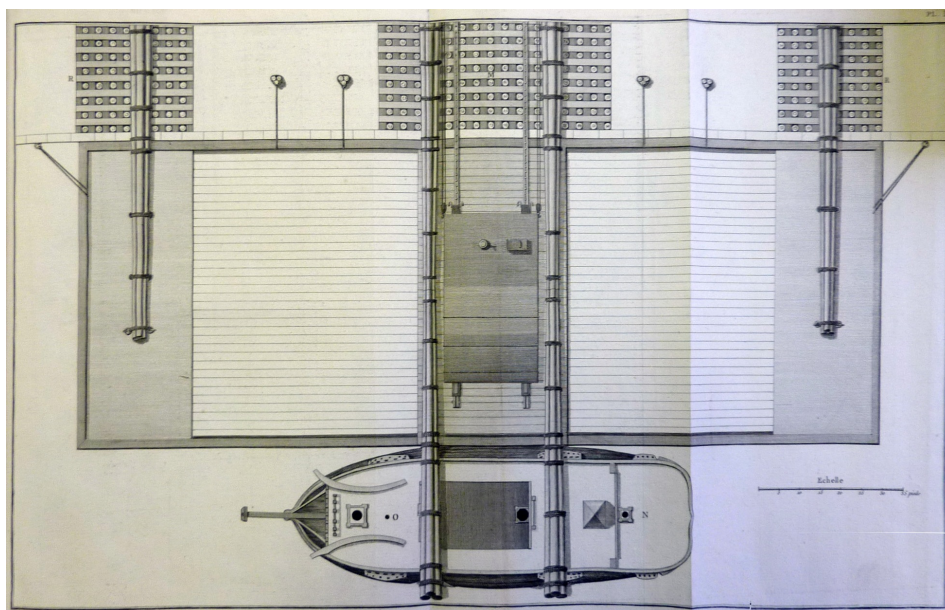
сбоку и втащили камень горизонтально, потом законопатели борт. Воду начали откачивать, и, к всеобщему изумлению, средняя часть барки, на которую пришлось вся тяжесть камня, осталась на дне, а нос и корма задрались кверху.

Две недели прошли в тщетных попытках исправить положение, и Карбюри попросили вынуть камень обратно. Он распорядился загрузить камнями и нос, и корму барки, чтобы равномерно распределить вес, а также установил аркбутаны, упиравшиеся в камень и в дно барки, по всей ее длине.

22 сентября барка прибыла в Петербург. Теперь пришлось принимать меры против всех возможных неполадок, не допустить, чтобы барка снова выгнулась дугой, когда будут убраны аркбутаны, чтобы задрался ее противоположный борт, когда камень начнут выдвигать на набережную. Карбюри протянул с ростверков на набережной мачты, которые давили на барку и удерживали ее в прямом положении. Камень соскользнул на берег так быстро, что люди у кабестанов попадали, и мачты переломились. Доски барки раздвинулась, и она в десять секунд набрала более, чем на три фута воды, но едва она освободилась от груза, как приняла нормальную форму.







В конце своего рассказа Карбюри выражает надежду, что его пример придаст смелости и упорства тем, кто решается прокладывать новую дорогу в искусстве и берется за то, что заурядным людям кажется невозможным. А затем желает им мужества, «более редкого, если ему позволят так сказать, чем то, что подвигает нас подвергать себя опасностям войны, которое заставляет нас пренебречь мнением людским и криками слепой толпы, чтобы осуществить предприятие, ради пользы и славы великой Империи».

Перевозка камня побудила Карбюри задуматься о силах и сопротивлении, и у него возникли идеи, применимые для решения некоторых других проблем механики.

В конце концов, ошибка юности была Карбюри прощена, и он смог вернуться на родину, чтобы, по его словам, посвятить ей остаток дней в совершенном покое, свидетельствующем об античной мудрости первой Республики мира. На славной Кефалонии, мирной и богатой, в счастливом климате он мог предаваться размышлениям и вспоминать, «что, пока лагуны Венеции правят этой частью Греции, благодаря принцессе, рожденной на берегах Эльбы, процветают у Гипербореев и Римское право, и искусство Афин».

Однако Карбюри преследовали несчастья. Во время кораблекрушения на пути из России погиб его сын, не говоря уже о многих бумагах. Кефаллония же оказалась не такой мирной, как Карбюри рассчитывал. Граф основал сельскохозяйственное предприятие, выращивая сахарный тростник и индиго, но в 1782 году был убит вместе со своей женой собственными рабочими.

За пять лет до смерти он издал в Париже книгу о перевозке Гром-камня, подчеркнув значимость своего участия в грандиозном предприятии, а возможно, и приписав себе некоторую долю чужих заслуг. Тем не менее, гордый пьедестал Медного всадника остается памятником смелости и находчивости мастеров XVIII века, решившихся на деяние, казавшееся невыполнимым, и книга Карбюри является ценным источником по историографии инженерного дела.