

Дестрем - дворянский род, происходящий от французского дворянина инженера Мориса Дестрема (1788 - 1855), профессора института путей сообщения и участника строительства Николаевской железной дороги. Будучи французом шведского происхождения, он стал русским инженером, щедро подарившим свои знания и талант России. Дестрем внесен во II часть родословной книги Петербургской губернии.

*Дестрем Морис
Гугонович (1789-
1855) - специалист
в области водных
путей сообщения,
почетный член
Петербургской АН
(1842 г.), генерал-
лейтенант
Корпуса инженеров
путей сообщения.*



Предки Дестрема, в результате политических переворотов, вынуждены были переселиться из Швеции во Францию. Морис Дестрем окончил курс Парижской политехнической школы. В 1810 г. французское правительство по просьбе Императора Александра I прислало в Россию четырех инженеров для основанного в то время корпуса инженеров путей сообщения. В числе этих четырех инженеров был и Дестрем. По прибытии в Россию он был принят на русскую службу с производством в чин капитана и отправлен к херсонскому губернатору, герцогу де Ришелье, для составления проекта Евпаторийского порта и устройства гидротехнических зданий в Одесском порту. По окончании этого поручения Дестрем возвратился в Петербург и был назначен профессором умозрительной механики в Корпусе Путей Сообщения.

В 1812 г., во время войны с Францией, Дестрем с тремя своими товарищами-французами был отправлен по Высочайшему повелению для безопасности в Восточную Россию, где и пробыл до весны 1815 г. Эти три года он посвятил главным образом изучению русского языка, которым владел потом в совершенстве и привлекал к себе в аудиторию много слушателей, умея свой сухой предмет облечь в доступную и красивую форму.



**Рисунок
М. Ю. Лермонтова**

По возвращении в Петербург он зачислен профессором и командирован в Грузию для изысканий по рекам Куре и Риону и для составления проекта военно-грузинской железной дороги.

**И. Гау
-Ревельская
гавань**



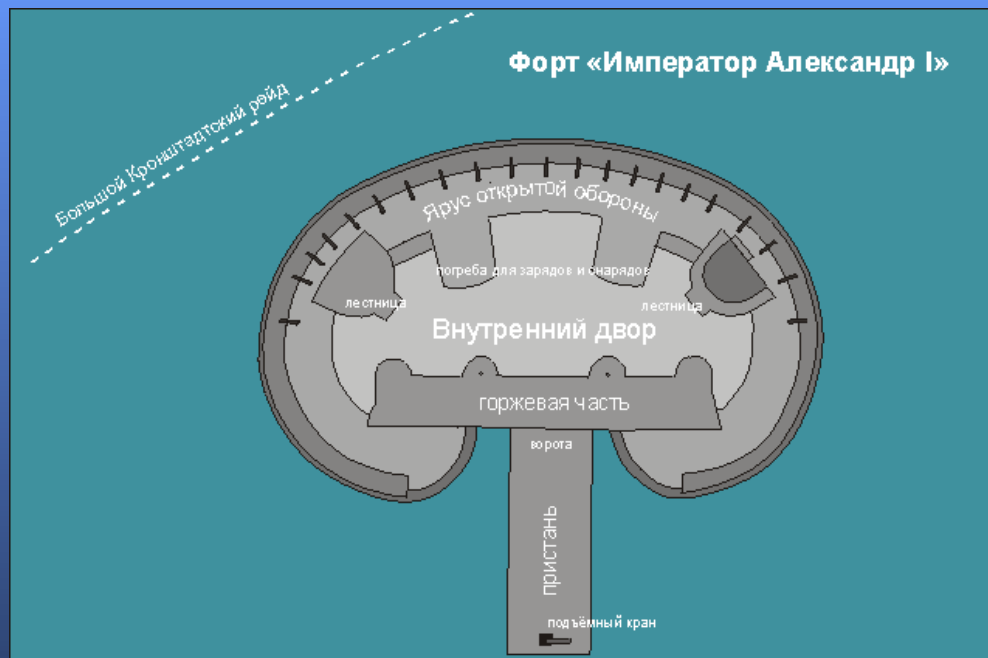
В 1818 г. Дестрем уехал в Ревель для составления плана окончания постройки военной гавани. План, был представлен морскому министру, маркизу де Траверсе, одобрен Государем, и гавань была кончена по этому проекту. В этом же году на Высочайшее имя был подан проект об учреждении судоходства на Белом озере, и Дестрему было поручено детально исследовать все пункты проекта и представить свое заключение. По его заключению проект был отвергнут.

В 1820 г. Дестрем назначен управляющим 2-м округом путей сообщения. В 1821 г. он член комиссии при Академии Художеств, для рассмотрения замечаний архитектора Модюи на строительные работы Исаакиевского Собора. В 1821 г. им был написан учебник по механике, который долгое время служил руководством для воспитанников корпуса. В 1826 г., когда инженерное дело в России приняло более широкие размеры, и сознавалась потребность в особом специальном органе, Министерство Путей Сообщения начало издавать «Журнал путей сообщения» и редактирование его поручило Дестрему. Журнал этот он редактировал до 1834 г., когда был назначен директором управления, в котором рассматривались и обсуждались все проекты и работы по Министерству Путей Сообщения

Одно из интересных сооружений, участие в строительстве которого принимал Дастрем – это форт «Александра I» в Кронштадте или «Чумной форт». Торжественное открытие и освящение нового кронштадтского форта, получившего название "Император Александр I", состоялось 27 июля 1845 года. По признанию тогдашних виднейших фортификаторов он был непреодолимой преградой для любого вражеского флота.



И. Айвазовский



В плане форт имел овальную форму длиной 90 м и шириной — 60 м. по осям. Проект, который разработал Л. Л. Карбоньер, был приостановлен в связи с его смертью в 1836 году. Специальный комитет, во главе с инженер-генерал-лейтенантом Корпуса путей сообщения М. Г. Дестремом несколько изменил проект Л. Л. Карбоньера. В изменённом виде император Николай I в декабре 1836 года утвердил новый проект. Строительство началось.



В казематах, расположенных тремя ярусами по его периметру, должно было размещаться 103 орудия и ещё 34 - на открытых площадках, что полностью обеспечивало круговую оборону. Внутри замкнутого двора были расположены две оральные пристройки для чугунных лестниц и ядрокаильных печей, погреба для снарядов и зарядов, кухня, казармы для нижних чинов и помещения для офицеров. Толщина наружных стен, облицованных гранитом, достигала трёх метров. В помещениях общей площадью свыше 5000 кв.м мог размещаться более чем полутысячный гарнизон.

Во время Крымской войны форт «Император Александр I» оказался на передовой линии обороны. Это было передовое фортификационное сооружение для того времени. Театр военных действий находился в Чёрном и Средиземном морях, но война докатилась и до кронштадтского рейда. Гарнизон Кронштадтской крепости усиленно готовился к отражению нападения англо-французской эскадры. Впервые в мире была установлена минная позиция из 105 гальванических мин Якоби между фортами «Император Александр I» и «Павел I».

Форт «Император Александр I» приводился в повышенную боевую готовность и в 1863 году, в связи с возможным вступлением России в военные действия с Англией, и в 1877-1878 годах, в связи с русско-турецкой войной. Развитие артиллерии сделало когда-то грозные форты «Пётр I», «Александр I», «Павел I», и многие форты кронштадтской крепости неэффективными в обороне. И в 1896 году приказом военного министра форт «Император Александр I» был исключен из состава оборонительных сооружений.

В 1898 году форт переделывают под нужды противочумной лаборатории КОМОЧУМ

Изолированный форт был идеальным местом для размещения этой лаборатории. На форте соблюдались строгие меры безопасности: допуск в форт был строго ограничен, между фортом и Кронштадтом курсировал только один пароход «Микроб», в заразном отделении работали в прорезиненных плащах, штанах и ботах, при малейшем подозрении назначался карантин. Но не смотря на все меры предосторожности, эпидемия дважды свирепствовала на форте — в 1904 и в 1907 году. Произведённые здесь препараты помогали предотвращать эпидемии чумы, холеры, тифа во всей Российской Империи. А их было много: вспышки чумы в Поволжье и Закавказье, эпидемии в Одессе и на Дальнем Востоке. Вакцины и сыворотки лаборатории поставлялись и за границу. После ликвидации лаборатории, форт стали использовать для обслуживания минно-трального оборудования. Перед началом строительства дамбы все взрывчатые вещества и военное оборудование с форта перевезли. В настоящее время форт числится за военным ведомством.



Дестрем был одним из строителей Сестрорецкой плотины у Сестрорецкого оружейного завода. В 1830 г. Было начато строительство плотины каменного перепада в русле ручья Гагарка (для сброса воды в период ремонта заводской плотины) по проекту Дестрема. А в 1833 плотина перепада разрушена первой же весенней паводковой водой. По пути вода снесла мост постройки 1812 года и много жилых домов.



Остатки от плотины Дестрема



***В 1842 г. Дестрем
председательствовал и руководил
работами в комитете по
постройке Николаевского
(Благовещенского) моста***

С 1824 г. Дестрем проводил комплексные изыскания, в ходе которых определил сток Невы, предложил проект защиты Петербурга от наводнений по так называемому Восточному варианту. Работал над портовыми сооружениями в Херсоне, Ревеле, Евпатории, Одессе и других городах, руководил Комиссией проектов и смет путейского ведомства. В 1849 г. он работал в комиссии по надзору за опытами по введению в России электрического освещения, изобретенного французским химиком Арширо. В этом же году Дестрем был приглашен в комитет по сооружению Московско-Петербургской (Николаевской) железной дороги и, хотя признавал это предприятие невыгодным по причине неудобных климатических условий, но не отказывался от участия в комитете и принимал деятельное участие, делая практические замечания и указания. Кроме служебной деятельности по Министерству Путей Сообщения, Дестрем в свободное время посвящал занятиям литературой и музыкой. Он перевел много басен Крылова на французский язык и писал в журналах статьи по разным вопросам.

В 1845 г. принял русское подданство. Награжден был орденом Святого Владимира 4-й степени. Похоронен на Смоленском лютеранском кладбище.

www.towns.ru/other/forty.html



УДК 656.2

КОЛЕСО ИСТОРИИ

Пути сообщения неисповедимы, или Одиссея инженера Дестрема



К 200-летию транспорт-
ного ведомства страны
и учреждения Корпуса
инженеров путей сооб-
щения

Этот очерк — его первоначальное название «Морис Гугович Дестрем» — опубликован в «Железнодорожном деле» (1899, №9-11) как редакционный материал. Из журнального текста понятно, по какой причине отсутствует авторство.

Г44533⁰

ВЫДАЮЩИЕСЯ
ВЫПУСКНИКИ
И ДЕЯТЕЛИ
ПЕТЕРБУРГСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО
УНИВЕРСИТЕТА
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ