

ЕЩЁ ОДНА ТАЙНА БОЛЬШОГО ЦЕПНОГО МОСТА ИЛИ: Qui est le Capitaine Brun?

(Историческое расследование)

Долгое время биография Егора Францевича Брюна – организатора и начальника модельных мастерских ИКИПС с 1829 г. представляла для нас сплошные загадки. Вопросов для дальнейшего исследования осталось ещё много, но сегодня (25 октября 2023 г.) удалось сделать одно важное открытие.

20 ноября 1809 г. император Александр I подписал Манифест об организации Института Корпуса инженеров путей сообщения. При Институте была открыта «особая зала», где хранимы были «модели всех важных в России и других землях сооружений, существующих или только предназначенных, равно как и машин, при гидравлических работах употребляемых». С 1813 г. в «особую залу» начали поступать первые модели. В том числе и модели, изготовленные самим Бетанкуром – первым инспектором Института, который в совершенстве владел столярным, слесарным и токарным мастерством. Но сегодня мы обратим внимание на другой период славной истории Института – это период с 1823 – 1829 гг.

В 1822 г. Александр I назначил Главноуправляющим путями сообщения Александра-Фридрих Виртембергского, участника войны 1812 г., который занимал этот пост почти 11 лет. 19 декабря 1823 г. было утверждено новое Положение Института Корпуса инженеров путей сообщения. Институт состоял под главным начальством Главноуправляющего Путями Сообщения. С этого года институт вместе с «особой залой» переводится в новое здание на Обуховском (ныне Московском) проспекте, д. 9.

«4-го февраля 1824 года Генерал-Лейтенант Бетанкур, удручённый болезнями, уволен от занятий по Институту, а 14-го июля того же 1824 года, он скончался, оставив в ведомстве путей сообщения память о себе, как ревностном деятеле, обладавшем глубокими и обширными познаниями, умевшем ценить достоинства и способности воспитанных им молодых русских инженеров» (из исторического очерка С. М. Житкова, 1899 г.).

В числе первых воспитанников Института Корпуса инженеров путей сообщения, получавших курс наук в Институте под руководством Августина Августиновича Бетанкура, защитил экзамен по этому курсу в 1821 г. и, выдержав экзамен в старшем классе, в 1823 г. был произведён в офицерский чин Егор (Георгий) Францевич Брюн де Сент-Ипполит (1800–1856).

Его отец – французский кораблестроитель, инспектор Главной контрольной экспедиции Адмиралтейств-коллегии генерал-майор Франц Яковлевич Брюн де Сент-Ипполит (1764–1820) и старший брат отца генерал-лейтенант Яков Яковлевич (Жак-Бальтазар) Брюн де Сент-Катарина (1759–1835), почётный член Адмиралтейского департамента (1809 г.), бывший первым инспектором Корпуса корабельных

инженеров в России, внесший значительный вклад в развитие отечественного кораблестроения на Балтике, переехали в Санкт-Петербург и поступили на русскую службу в далёком 1799 г.

Итак, поручик Е.Ф. Брюн выступил с предложением к А. Виртембергскому об организации модельной мастерской института. Его предложение было одобрено в 1829 г. и мастерскую организовали (Дело «Об устройстве модельных мастерских при ИКИПС» 1827–1831 гг. Ф. 381 оп. 13 д. 181).

Остановимся подробнее на истории одной из моделей, представленных в каталоге музея ИКИПС. Эти каталоги есть в Центральном музее железнодорожного транспорта и в научно-технической библиотеке ПГУПС («Описание моделей музея Института корпуса инженеров путей сообщения», 1862 г. Составитель Н. Соколов).

На стр. 78 этого каталога под номером 78 числится Модель цепного моста, называемого Египетским через р. Фонтанку в С.-Петербурге. Пояснение гласит: «Хотя мост этот выстроен вскоре после построения Пантелеймоновского цепного моста, но строитель его Инженер Капитан Христианович ввел в его систему многие улучшения, которые в то время только что сделались известными. Важнейшее улучшение состояло в том, что привесные цепи сделаны касательными к полотну – чему умеряется качка мостового полотна... Опоры, через которые проведены привесные цепи, сделаны из чугуна и имеют вид порталов Египетского стиля». В заключении говорится: «Отделка модели замечательна по изяществу, которым, впрочем, отличаются все модели работанные в бывших мастерских при Институте Корпуса Путей Сообщения».

Почему мы остановились именно на этой модели каталога?

В открытых источниках информации, о капитане Брюне мы получаем довольно скудные сведения, в основном касающиеся недвижимости в Петербурге. Так, например, зафиксированы сведения о том, что инженер-майор путей сообщения Егор Францевич Брюн в 1834 г. построил дворовый П-образный флигель дома по адресу: Невский пр., д. 82. Далее находим замечательные для нас уточнения:

В Адрес-календаре 1828 г. капитан Георгий Францевич Брюн числится в депо карт и планов Корпуса инженеров Главного управления Путей сообщения. А в 1836 г. согласно Адрес-календарю, Корпуса инженер, майор Егор Францевич Брюн уже занимает должность Начальника модельной мастерской Института Корпуса инженеров путей сообщения. (Месяцеслов и Общий штат Российской империи. – 1837. ч.1 С. 849).

В Центральном государственном историческом архиве в деле за 1828–1829 гг. «О покупке у капитана Брюна модели большого цепного моста» (ЦГИА СПб ф. 381 оп. 13 д. 236) содержатся документы, свидетельствующие о приобретении Институту Корпуса инженеров путей сообщения у «Сегоже Корпуса Капитана Брюна» модели большого цепного моста. В Рапорте на имя «Его Королевского Высочества Господина Главноуправляющего путей сообщения» герцога Виртембергского от 24 октября 1828 г. Директор Института Корпуса путей сообщения Генерал Майор Базен пишет:

«Находя с своей стороны, что означенная модель может быть весьма полезна при преподавании в Институте курса построений, доставлением обучающимся подробных понятий о сооружениях сего рода, я осмеливаюсь испрашивать разрешения Вашего Королевского Высочества купить оную на счёт экономических сумм Института».

Этому документу предшествует Рапорт самого Капитана Брюна от 6 октября 1828 г., направленный «Корпуса Инженеров Путей Сообщения Господину Подполковнику и кавалеру Адаму», в котором он пишет буквально следующее: «Построенные в здешней Столице цепные Мосты, представляя весьма Любопытный предмет, как по новости введения сего рода служений в России, так и по различным опытам и наблюдениям которых присем были делаемы относительно систем цепных Мостов, пробы Железа и наконец влияния на оныя севернаго климата, – побудило меня сделать Модель одного из сих Мостов. Модель сию, составленную с математическою точностию сходную во всех частях с Мостом существующим в натуре, – я имел счастье представлять Его Королевскому Высочеству, и заслужил весьма лестное для меня одобрение Его Высочества; поелику же Модель сия может быть особенно полезна при преподавании курса построений, и учащиеся по средством оной могут приобрести совершенно ясныя и полныя понятия о сооружениях сего рода, то я честь имею покорнейше просить Ваше Высокоблагородие, представить Начальству Института: не признает ли оное полезным, – приобрести сию Модель за Восемьсот рублей».

Большим цепным мостом (никто из участников деловой переписки на 11 листах с оборотами не именует мост иначе, как «Большой цепной мост») в то время могли называть как Пантелеймоновский, так и Египетский мост. При этом в первом путеводителе по музеуму ИКИПС, изданном в 1862 г. интересующих нас сведений мы не находим. В основном встречается формулировка: «Модель изготовлена в бывших модельных мастерских Института Корпуса инженеров путей сообщения». Чтобы понять, модель какого моста была изготовлена капитаном Брюном и передана Институту, обратимся к архивным источникам.

В Центральном государственном историческом архиве СПб также сохранилось дело «О сдаче генерал-майором Языковым подполковнику Соболевскому имущества кабинетов и лабораторий» за 1849 г. (Ф. 381 оп. 13 д. 2089). В деле есть список моделей, поступивших до создания в 1829 г. мастерской. Согласно списку, это модели мостов: цепного моста на Фонтанке (Египетского) и модель цепного пешеходного моста на Екатерининском канале (Львиный мост или «Мост о четырёх львах» на Канале Грибоедова).

В 1832 г. согласно делу (ЦГИА СПб ф. 381 оп. 13 д. 503 за 1831–1832 гг.) по приказу П.П. Базена на выделенные средства от Главного управления путей сообщения изготовили 4 модели в модельных мастерских, в том числе Цепного Пантелеймоновского моста на р. Фонтанке. Из этого следует, что Е.Ф. Брюн изготовил и продал Институту модель Египетского моста. Львиный мост исключается по

причине того, что он не мог называться «Большим цепным». Однако утвердительного ответа на наш вопрос не давал ни один из приведённых источников.

Удивительно прикоснуться к истории, несмотря на то, что «большого цепного» моста давно нет, от него остались только молчаливые сфинксы. Но его миниатюра (1828 г.), ровесница моста (1825–1827), спустя почти 2 столетия, прекрасно сохранилась и обосновалась в Музее мостов – филиале Центрального музея железнодорожного транспорта. Как, впрочем, продолжает жить в архиве и «Дело Брюна» о покупке у него Институтом модели «большого цепного моста». Но, как и сфинксы на месте прежнего Египетского моста, это Дело умалчивает имя моста, модель которого была передана Институту Капитаном Брюном в 1828–1829 гг.

Для решения этого вопроса, потребовался ещё один шаг – посетить Музей мостов – филиал Центрального музея железнодорожного транспорта Российской Федерации, ещё раз внимательно взглянуть на модель Египетского моста. И решение оказалось именно там! На табличке, изготовленной в то же время, что и сама модель, мелким шрифтом под основной надписью указано имя автора модели: «par le Capitaine Brun», что означает: «автор: Капитан Брюн».

Модель Египетского моста, выполненная инженером Е.Ф. Брюном и приобретённая у него Институтом Корпуса инженеров путей сообщения в 1829 г., ярко демонстрирует конструкцию первых металлических цепных мостов и отражает начало развития новых направлений в мостостроении России XIX века. А имя автора модели Египетского цепного моста Егора Францевича Брюна, организатора и начальника модельных мастерских ИКИПС, спустя долгие годы, возвращено из забвения на страницы истории славного вуза!

Анна ЛЕЙЕРМАН

Материал подготовлен совместно с заведующей НИО истории мостостроения Центрального музея железнодорожного транспорта

Ириной Августинной ТРУНОВОЙ