

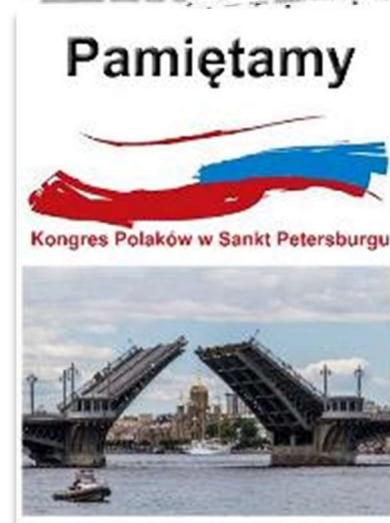


Автор: Кувалдин И.В.

Санкт-Петербург  
2018



1918 · 2018





Человек, о котором я хочу рассказать, был профессором крупнейшего института Санкт-Петербурга, почетным членом академии наук, талантливым инженером, кавалером всех высших наград Российской империи XIX века, имел звание генерала-майора, исполнял обязанности министра путей сообщения, был благородным меценатом.

О нём сейчас больше помнят в Польше, название моста и улица в Варшаве известны многим полякам. Обидно и странно, что в России, которую он активно



улучшал большую часть своей жизни, где сохранилось множество доказательств его неутомимой деятельности, инженера практически забыли.

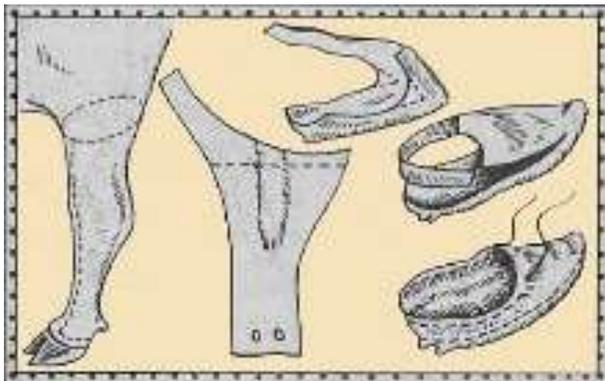


Его имя – **Станислав Валерианович Кербедз**, выдающийся специалист транспортной науки, техники и строительного искусства



**Родился Станислав** 10 марта 1810 года в усадьбе Новый Двор Поневежского уезда Ковенской губернии, ныне Республика Литва.

Род Кербедзей является носителем герба «Слеповрон». В польском геральдическом и генеалогическом обществе первые упоминания о роде Кербедзей датируются 1545 годом. Связаны они с землями в Жмуди.



Этимология названия рода уходит корнями в историю Великого Княжества Литовского и происходит от курляндских или литовских наречий слова «керпец» и означает «обувь из одного куска шкуры».



Станислав с детства проявлял склонность к точным наукам, окончил шестилетнюю школу Пиаров в Паневежисе с похвальной грамотой. Затем в классической гимназии в Ковно получил среднее образование.

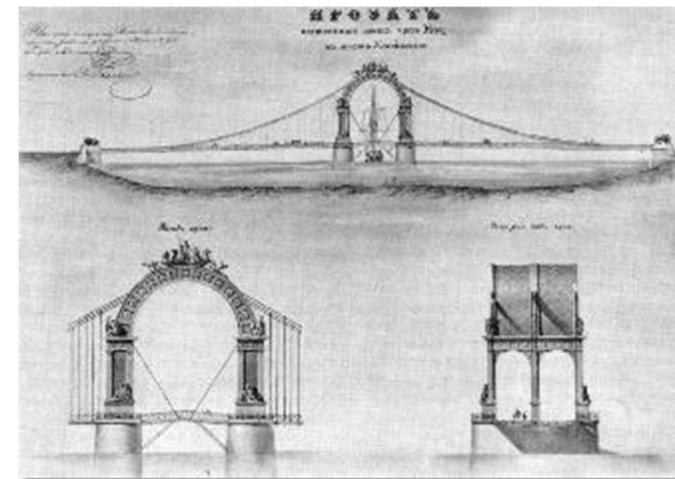
В 16-летнем возрасте поступил в Императорский Виленский университет на физико-математический факультет, который окончил в 1828 году с одобрительным свидетельством. Там он заинтересовался темой железных дорог и мостов.



Любовь к железным дорогам привела Станислава в Санкт-Петербург в институт **«Корпуса инженеров путей сообщения»**.

Без преувеличения это было самое современное и оснащенное новейшим оборудованием учебное заведение того времени во всей Европе. Обучение в нем заканчивалось многодневным экзаменом по восемнадцати предметам, и в июле 1831 г. Станислав Кербедз набрал в общей сложности 175 пунктов из 180 возможных, а в возрасте 32 лет стал профессором механики.

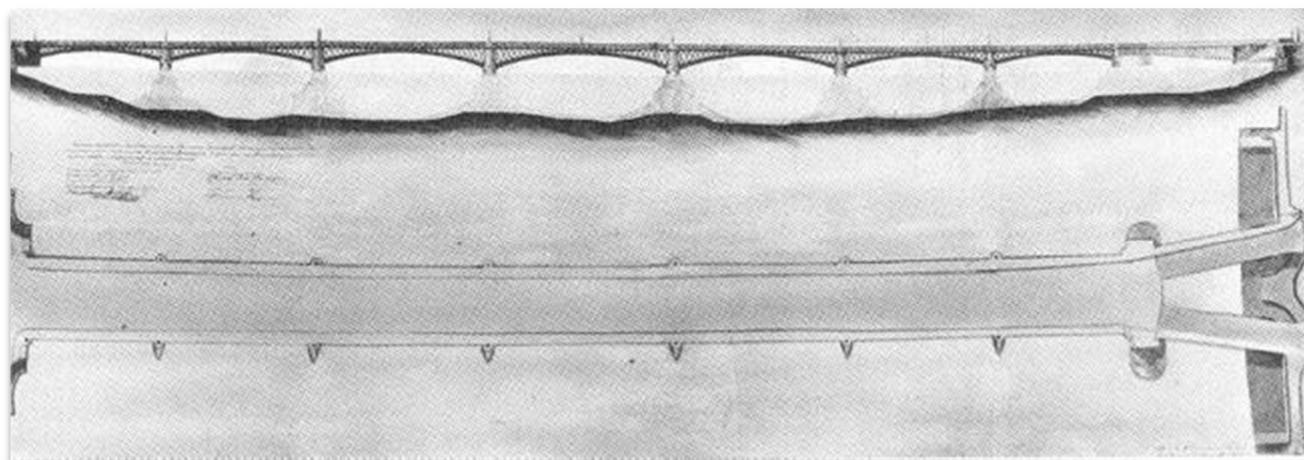
Главным событием, изменившим жизнь и карьеру для Станислава Кербедзя, стало строительство **первого постоянного моста через Неву**. Никто из инженеров того времени не брался за столь сложную работу, хотя идея исходила от самого императора Николая I.



Известен первый отвергнутый в 1841 году проект майора Кербедзя «Висячего моста (на цепях)».

Большинство инженеров скептически относились к этой идее:

Нева имеет большую глубину, быстрое течение и непрочное основание, а в то время не было технических средств для решения этих проблем.



Но инженер Кербедз взялся построить мост.

В 1842 году разработал проект моста через Неву на пологих

чугунных арках с разводным пролетом, и после его утверждения назначен руководителем строительства моста.

Это было очень смелое решение, так как в случае неудачи ставило бы крест на всей карьере в Российской империи.



Рис. А. — Инженер Майор С. П. Кербедз со своим проектом моста через Неву.

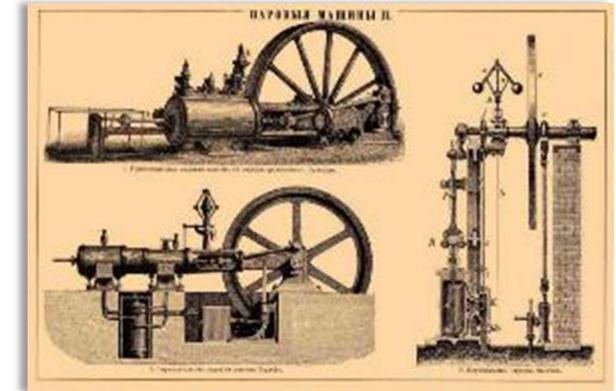


Строительство (и доказательство своей правоты) шло почти 8 лет, при этом Станислав Кербедз разработал и внедрил массу изобретений.

Объем работ был огромный, что крайне замедляло ход строительства.

Инженер Кербедз предложил применить на строительстве машину, значительно

облегчившую и ускорившую производство работ. За это изобретение Станислав Валерьянович получил официальный выговор: *«Почему он этой машины прежде не изобрел и тем ввел казну в огромные и напрасные расходы?»*



В 1850 году наступило **торжественное открытие моста**, с непосредственным участием царя Николая I. Император в компании инженеров прошел по мосту пешком.

Мост стал самым длинным чугунным мостом в Европе: около 300 метров в длину, 20 метров в ширину, с 8 пролетами.



Мост несколько раз менял свое название:  
во время строительства **«Невский»**,  
после открытия **«Благовещенский»** в честь церкви во имя



Благовещения Пресвятой Богородицы  
(снесена в 1929 году),  
затем **«Николаевский»**, в 1954 году между  
разводными частями была создана часовня  
Николая Чудотворца —

в советское время мост **«Лейтенанта Шмидта»** — и опять  
**«Благовещенский»** с 2007 г.



Мост дважды претерпевал реконструкцию— в 1938 и в 2007 гг.

При этом оригинальные деревянные сваи служат и поныне, вот уже почти 170 лет.

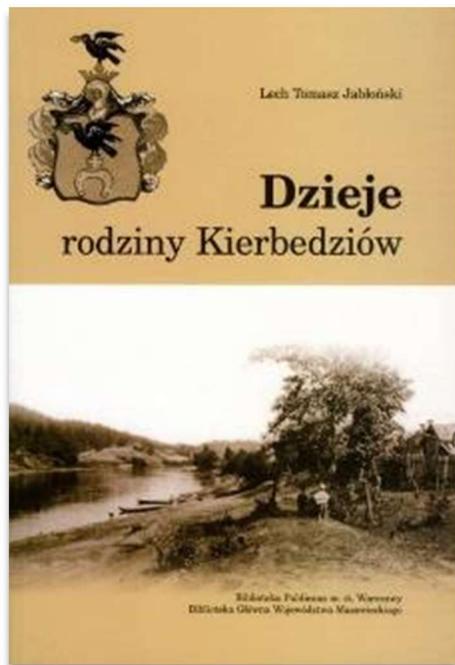
Проведенные обследования показали, что состояние свайных фундаментов опор отличное,  
а работа безупречная.



Оригинальные пролетные строения продолжают исправно  
работать и сегодня в Твери на  
мосту через Волгу.

В 1851 году Петербургская академия наук избрала Станислава  
Валериановича Кербедзя своим членом-корреспондентом «по  
части физики и математики».





Как считает биограф семьи Кербедз Лех Томаш Яблоньский, инженер Кербедз за время своей жизни в Санкт-Петербурге часто встречался с негативным отношением польской диаспоры к его лояльности к царскому режиму, к его отказу в участии в конспиративных движениях.

При этом Станислав Кербедз всегда подчеркивал свою принадлежность к польскому народу. Очень страдал и спорил,

когда при обучении в Парижской Политехнической школе его записали среди иностранцев как "русский" только потому, что имел паспорт Российской Империи.



Надо сказать, что петербургский дом Кербедзя всегда был широко открыт для поляков, и в работе инженер предпочитал окружать себя соотечественниками. Радужно встречал в своем доме молодых польских студентов, часто "давал займы" деньги и не требовал их возвращения.



Рис. 21.—Инженеръ Кербедзь.

Важным и очень символическим этапом в жизни инженера Кербедзя стало назначение в 1852 году одним из руководителей строительства **Петербургско-Варшавской железной дороги**. Дорога должна была соединить Петербург с Варшавой и подойти к прусской границе.

Дорога шла маршрутом Санкт-Петербург – Псков – Остров – Двинск – Вильно – Гродно – Белосток – Варшава.

Утвержденный стандарт колеи 1524 мм (5 футов) с тех пор стал стандартом для всех российских дорог.

При строительстве железной дороги применялись типовые проекты мостов и различных строений.

Интересная аналогия с сегодняшним днем— в начале строительства железные части мостов были заказаны в Англии, куда для переговоров ездил инженер Кербедз, но Крымская война отменила заказ, и он был исполнен на петербургских заводах.

Предвидя вероятность начала восстания в Польше, которое и произошло в январе 1863, центральное руководство предприняло меры по скорейшей сдаче всей магистрали. По мнению барона А.И.Дельвига, инженер Кербедз намеренно затягивал открытие движения на перегоне Ландварово – Варшава, чтобы отсрочить ввод всей Петербургско-Варшавской железной дороги, но скорее всего на перегоне были тяжелые геологические условия.

Железная дорога была открыта для постоянного движения в 1862 году. К этому времени в Петербурге по проекту архитектора Ксаверия Скаржинского был построен Варшавский вокзал.



Альфред Лоренс, Варшавский вокзал, 1860-е.  
ALFRED LORENZ, THE WARSAW RAILWAY STATION, 1860s



В то время вагоны были 1, 2, 3 классов.

Сидения вагонов 1 класса были мягкими, стены купе задрапированы тканью, окна застеклены. В вагонах не было коридоров, и пассажиры выходили из купе прямо на перрон.

Вагоны 3 класса были попроще, без стекол в окнах и имели только деревянные лавки.



Интересно, что в разделе «Тарифы по Варшавской дороге на провоз домашних животных» мы находим

помимо собак

еще и лошадей, волов, коров, свиней... в разделе «Провоз багажа» – не только цены на привычный нам багаж, но и кибитки, дрожки, омнибусы, сани ...





Следующим знаковым событием в жизни Станислава Кербедзя стал **мост в Варшаве**. Развитие города требовало постоянного железного моста через Вислу.

В 1858 году власти дали поручение инженеру Кербедзю познакомиться с возможностью постройки моста в Варшаве. Были проведены серьезные исследования русла и дна реки, основания берега.

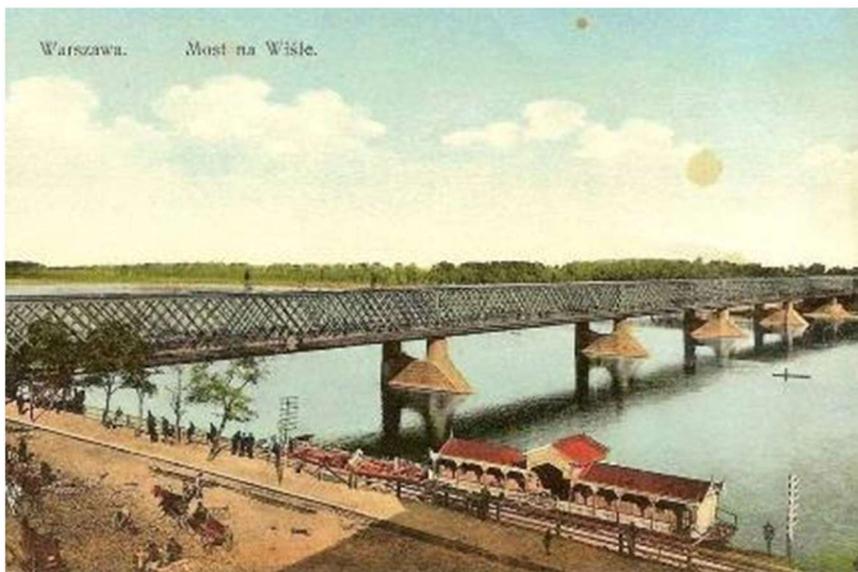
И из нескольких вариантов расположения было выбрано место напротив виадука, построенного Феликсом Панцером около Королевского замка.

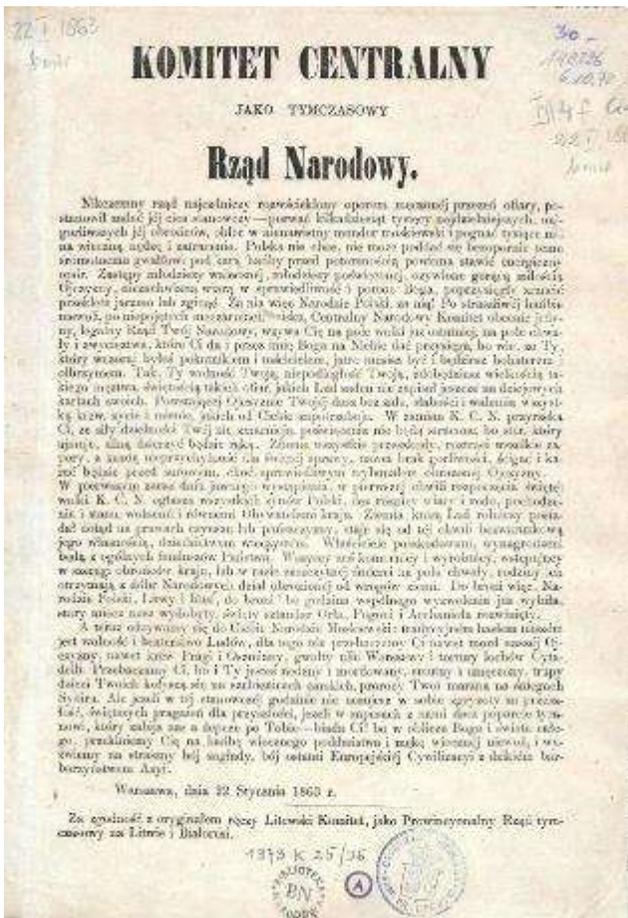
Постройка шла 5 лет.

Мост открыт 22 ноября 1864г. Это было очень трагичное время, уже более года длившееся Январское восстание

приблизилось к своему трагическому завершению.

Мост назвали Александровский, и такое официальное имя сохранилось до 1918 года, хотя в польском обществе его сразу окрестили "мостом Кербедзя".





Станислав Кербедз в это время «не был популярен» в варшавском обществе.

Согласно призыву Временного национального правительства Январского восстания 1863 года к полякам, высшие чиновники официальной власти должны были уйти в отставку.



Но инженер Кербедз понимал, что результатом отставки была бы утрата должности главного инженера строительства моста, а это было его детище, к которому он относился со всей страстью, как к создаваемому своими руками техническому чуду.

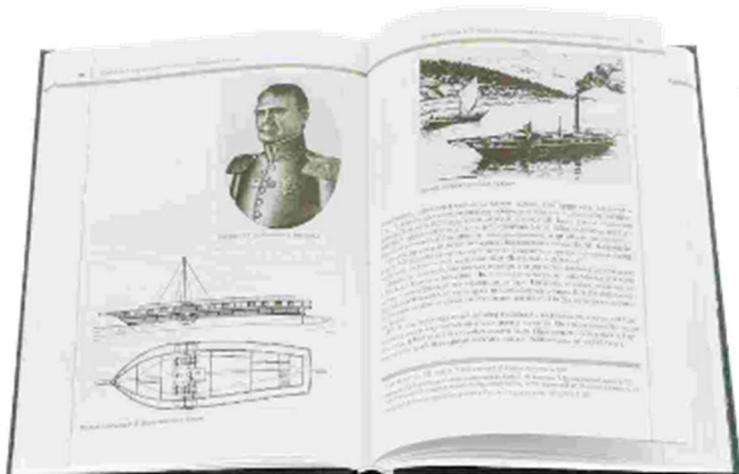
Инженер генерал-майор Станислав Кербедз вернулся в Санкт-Петербург и в работе отличался неукротимой энергией и поистине немислимой многогранностью. Достаточно вспомнить только несколько его **основных проектов**:



- Петербургский морской канал до Кронштадта,
- Новые приладожские каналы между Волховом и Невой,
- Достройка католических церквей Святого Станислава и Святой Екатерины Александрийской,



- Строительство Екатерининской криворожской железной дороги,
- Комиссия по рассмотрению проекта и строительства Литейного моста,
- Сурамский тоннель грузинской железной дороги,
- Расчет устойчивости купола Кремлевского дворца.



При всей этой нагрузке Станислав Валерианович много читал:

книги на русском, польском языке, новости науки и техники со всего света на четырех языках.

Часто бывал в любимой книжной лавке Маврикия Вольфа,



где о его посещениях ходили легенды - приезжал извозчиком, а через несколько часов наполненная книгами пролетка возвращалась домой, а генерал Кербедз шел пешком, и просил дворника чтоб оплатил извозчика, потому что все деньги отдал за книги.



В 1889 году общественность Санкт-Петербурга широко отмечала **60-летие службы** Станислава Валериановича Кербедзя.



Ученики и сослуживцы преподнесли юбиляру золотую медаль с его изображением и адрес с 7 сотнями подписей сослуживцев.

В нем сказано:

*"Вы являете редкое сочетание разнообразнейших дарований. Как теоретик Вы были руководящим учителем многих поколений строителей России. Как практик*

*Вы увековечили себя монументальными сооружениями. Как администратор и государственный человек Вы в весьма многом содействовали оснащению и развитию железнодорожного дела России."*

В адресных книгах середины XIX века удалось найти памятные места Санкт-Петербурга, где жил Станислав Кербедз с семьёй:

*1844 - подполковник, Кербедз С.В. улица Галерная дом 1 (Здание Сената и Синода)*

*1854 - генерал-майор Кербедз С.В. в здании Инженерного замка (Михайловский замок),*

*с 1867 - генерал-майор Кербедз С.В., Министерство путей сообщения, по Фонтанке д.131 кв.1.*



В 1891 году 80-летний инженер Станислав Кербедз выходит на **пенсию** с гражданским титулом действительный тайный советник и в должности заместителя министра Путей Сообщения.

За безупречную службу он имел высшие ордена Российской империи:

Святого Александра Невского, Белого орла, Святого Владимира, Святого Станислава, Святой Анны, Орден Красного орла королевства Пруссии.



После отставки Станислав Валерианович решает переехать в Варшаву. Одним из его увлечений была гомеопатия. После завершения карьеры Станислав становится председателем варшавского гомеопатического общества, которому оставил свою огромную библиотеку.

Говоря о личной жизни, инженер был **два раза женат**: от первой жены Полины Монтримович имел одну дочь Паулину,

от второй Марии Яновской – шесть детей: Николая, Михаила, Валериана, Станислава, Евгению и Софью.





Величайший инженер Станислав Кербедз умер 19 апреля 1899 года в Варшаве от гриппа. Похоронен на кладбище Повонзки на семейном месте, где рядом с ним покоятся его вторая жена, дочь, сын, брат и племянник (квадрат М, ряд VI).

Из детей Станислава Валериановича наиболее известна его дочь –Евгения, Почетный гражданин Варшавы. Меценат и благотворитель, она, помимо других проектов, построила и основала библиотеку, работающую и сегодня - Городскую публичную библиотеку столичного города Варшава, по адресу улица Кошикова 26.



От себя хочу выразить благодарность хранителю читального зала им. Станиславов Кербедзей Анне Прашиньской за помощь в поиске материала.



Сегодня из прямых потомков младшей дочери Софьи известна **правнучка Мария Тереза Булхак-Ельска** и несколько праправнуков, живущих в Италии. Они приезжали в Петербург на открытие реконструированного Благовещенского моста в 2007 году. Дом в этой теплой стране купил сам инженер Кербедз и использовал его в качестве дачи.



Еще хочу рассказать о **восстановлении семейного захоронения Кербедзей** на Смоленском евангелическом кладбище в Санкт-Петербурге.



Изучая биографию Станислава Валериановича, я потряслся его поразительной инженерной смелостью. В 32 года, имея только теоретическую подготовку, взяться, рассчитывая только на свои силы, ибо аналогов подобного строительства не было ни в России, ни нигде в мире, за самое важное строительство всего Петербурга всей Российской империи, под личным контролем самого Николая I, имея в лице высших чиновников министерства своих противников, почти невозможно.

И в разгар строительства происходит страшная семейная трагедия. В архивах записано, что строительство останавливалось в период морозов и ледохода, в это время в начале 1846 года инженера после нескольких лет непрерывной работы отпускают в отпуск.

Он едет домой, в семейном доме знакомится с 19-летней дочерью своих родственников, живущих неподалеку (помесье Марьяново в нескольких верстах от семейного дома в Новом дворе),

берет Полину Монтримович в жены, привозит в Петербург,

а через год, молодая жена, умирает, оставляя на руках безутешного отца месячную дочку.



Помесье Новый Двор (2016г.)



И нет времени даже на горе: 1847 год – самый разгар взваленной на себя тяжести стройки моста. И надо достойно похоронить жену. Поставщики гранита и заводчики по литью чугуна



для моста за огромные личные деньги безутешного вдовца по его эскизам обустроивают могилу.

Сегодня я как инженер вижу в захоронении не только инженерную идею, но и реализацию проекта из материалов и по технологиям 170 летней давности. Также я понимаю, что после отъезда инженера в Варшаву, а уж тем более после событий 1917-1918гг., никто об этом захоронении не



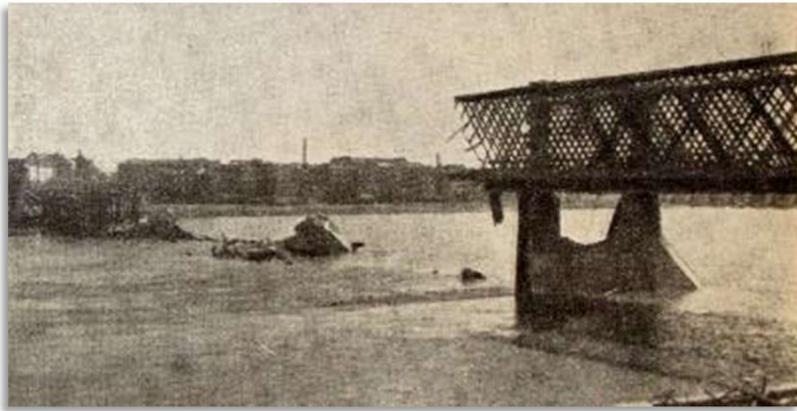
заботился...

И для меня было огромной гордостью и радостью расшифровывать методы соединения деталей, разбираться в том, как это было задумано и реализовано, и использовать сегодняшние технологии для восстановления оригинального вида могилы.

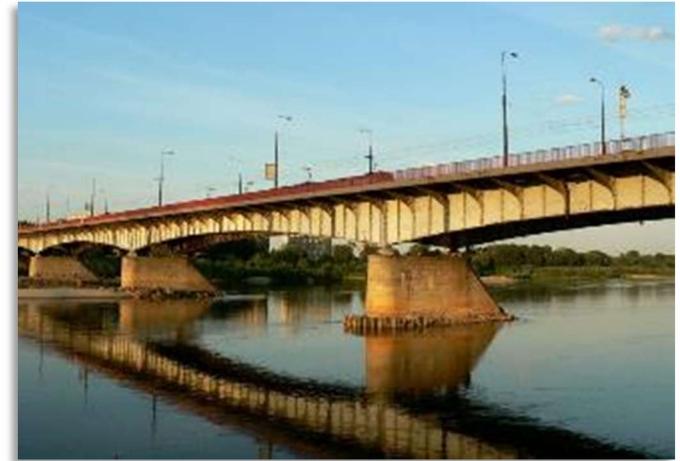


**Здесь покоятся:**

- жена Полина Монтримович Кербедз  
(29.06.1827 – 03.05.1847),
- дочь Паулина Кербедз (19.04.1847 – 21.05.1889),
- сын Валериан (16.09.1856 – 09.01.1858),
- сын Станислав (23.04.1866 – 24.05.1867).



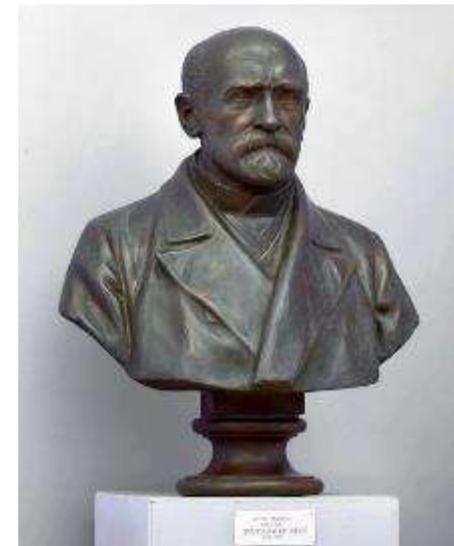
Берега Невы и берега Вислы благодаря гению Станислава Кербедзя обрели нерасторжимую связь. Бурям и грозам прошедшего времени часто удавалось уничтожать эти связи. Взрывались мосты,



выстраивались барьеры, но на старых сваях всегда строились новые, еще более совершенные переправы, а границы становились все более прозрачными.



Через 100 лет после деятельности Станислава Кербедзя его Высокопреосвященство кардинал Стефан Вышиньский сказал: *"Так часто мы слышим фразу о том, как это красиво и почетно умереть за Родину. Но гораздо труднее жить для неё. Можно коротким геройским поступком отдать свою жизнь на поле битвы, но большим героизмом будет жить, с упорством выстоять многие годы."*



Россия и Польша, Петербург и Варшава построили между собой прочный мост, идущий из совместного прошлого, основанный на культурных, научных связях, на стремлении к общему будущему и спасибо за него великому инженеру **Станиславу Валериановичу Кербедзю!**

**Автор:**

**Игорь Кувалдин**

quartz33@mail.ru

# Мост между Невой и Вислой

## **Библиографический список**

1. Воронин М. И., Воронина М. М. Станислав Валерианович Кербедз. 1810—1899. — Л.: «Наука», 1982.
2. Верховской В. М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно: Вып. 1 - 2. - СПб. 1898-1899.
3. Дельвиг А. И. Мои воспоминания. Т. 2: [1842—1858.] — Москва: Моск. публ. и Румянцев. музей, 1913.
4. Житков, С.М. Биографии инженеров путей сообщения / Под ред. засл.проф. П.Н. Андреева. - СПб: т. С.Ф. Яздовского и К°, 1889-1902. - 3 т.;
5. Корнев Л.И. Кербедзы на службе ведомства путей сообщения // Октябрьская магистраль. 2004. 30 сентября. № 165 (1382)
6. Кочадамов В. Проекты первого постоянного моста на Неве. — В кн.: Архитектурное наследие, т. 4. Л.-М., 1953, с. 189–220.
7. Кочадамов В. И. Мосты Ленинграда. — Ленинград: Государственное издательство «Искусство», 1958.
8. Справочный указатель по С.Петербургу, Издание первое. СПб 1865.
9. Brzozowski S. Kierbedź Stanisław (1810–1899) // Polski słownik biograficzny. Т. XII. (1966–1967).
10. Bolesław Orłowski "Ci, którzy zostali Polscy inżynierowie w Rosji i zaborze rosyjskim" polskie osiągnięcia naukowo-techniczne s.77. 2001.
11. INŻYNIER KOLEJOWY MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM KOLEJNICTWA I KOMUNIKACJI. Warszawa, 8-9 1926 roku. N 8— 9 (24—25 )
12. Krystyna Lejko, Jolanta Niklewska, Warszawa na starej' fotografii 1850-1914, Państwowe Wydawnictwo Naukowe Warszawa 1978
13. Lech Tomasz Jabłoński: Z dziejów rodu Kierbedziów. Warszawa, 2003.
14. Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku, pod redakcja Józefa Piłatowicza, Warszawa 2001, ISBN 83-87992-15-1  
<http://www.polskipetersburg.pl>  
<http://www.polskipetersburg.ru>  
<http://www.passa.waw.pl/artykul/stanislaw-kierbedz-1810-1899-nieco-zapomniana-postac-wybitnego-polskiego-inzyniera,880?ref=1>  
<https://www.polskieradio.pl/39/156/Artykul/1292960,Most-Kierbedzia-propagandowa-przeprawa-Polska-Egzotyczna>.  
Część II.  
<https://www.radiobiper.info/2018/07/27/wakacje-na-poludniowym-podlasiu-radio-biper-poleca-nepole>

