

В. И. Юркевич

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

С-Петербургского Политехнического Института
Императора Петра Великого

Кораблестроительное Отделение Политехнического Института было основано с целью специальной подготовки морских инженеров для постройки коммерческих судов и всяких пловучих сооружений, так как до 1902 года существовало только Кронштадское Морское Инженерное Училище для Военного Флота, и Институт Путей Сообщения для внутреннего водного транспорта.

Как и во всей первоклассной организации этого Политехникума, его Кораблестроительное Отделение получило не только наилучших профессоров-специалистов, — как то К. П. Боклевского (первого Декана Отделения) по корабельной архитектуре, А. Н. Крылова по расчетам вибрации и непотопляемости, И. Г. Бубнова по строительной механике корабля, С. П. Тимошенко по теории упругости, — но могло, кроме того, располагать, для обще-технической и математической подготовки, курсами профессоров других инженерных отделений Института, и даже, по общеобразовательным предметам, лекциями профессоров его Экономического отделения. Я помню, с каким интересом мы кораблестроители стремились послушать проф. Н. И. Кареева, Иванюкова, Бернацкого, о. Григория Петрова, и др. Но надо сказать, что на наших корабельных лекциях посетителей-экономистов мы что-то не замечали.

Нечего и говорить, что оборудование чертежных, лабораторий, плаза, — где корабли чертили в натуральную величину на полу, — было также первоклассное.

Так как нас, «корабельщиков», было мало (при мне каждый год принималось только 25 человек), то мы все отлично знали друг друга, и профессора знали лично каждого студента, запоминая даже его почерк, и вся работа проходила как бы в семейной дружеской обстановке.

Каждый старался не отставать от другого, и все мы, после целого дня лекций, работали в чертежной над своими проектами каждый день до 12 час. ночи и уходили когда выключалось электричество во всех чертежных.

Наш Декан, Константин Петрович Боклевский, прививал нам, и своим примером, и лекциями, особую любовь к кораблям, к их линиям, к их скорости, к элегантности внутренних помещений, и мы в течение обязательных летних плаваний еще больше проникались этой любовью к морю и кораблям.

Константин Петрович относился к своим студентам поистине как к своим родным, лично интересуясь жизнью каждого из нас, следя за успехами, устраивая на далекие плавания или на летние заработки и, главное, по окончании Института, на службу на разные заводы или в Адмиралтейство.

Сколько было хороших воспоминаний у таких «сухопутных Москвичей», как я например, который чувствовал себя счастливым летом только на палубе парохода Добровольного Флота, пересекающего Индийский Океан, или во время прогулок в садах Гонк-Конга или Сингапура с их тысячами разных пальм. Усиленная же зимняя работа в аудиториях и чертежных с такими учителями давала наилучшую подготовку для дальнейшего строительства по нашей специальности.

В то время Россия шла вперед гигантскими шагами во всех областях промышленности и, в частности, в деле возрождения своего флота. Такие линейные корабли как «Се-

востополь», «Полтава», «Петропавловск», «Гангут», по сме-лости своих новых конструкций, размерам, и скорости, сос-тавляли совершенно новую эру в кораблестроении не только для России, но и опережали на голову все иностранные проекты того времени, как «Айрон Дьюк», «Инвинсибл», или «Мольтке» и «Фон Дер Танн». Это признавалось всеми ино-странными экспертами, даже от заводов Джон Браун, и Виккерс, преклонение перед которыми в наших «Высших сферах» тогда еще не было изжито.

Многие теоретические расчеты наших профессоров Кры-лова, Бубнова и окончивших Институт инженеров Харито-новича, Папкова, Хлытчиева и многих других дали основу для дальнейшего судостроительного прогресса во всех стра-нах, в чем я на опыте убедился, работая со многими извест-ными корабельными инженерами до Первой мировой войны в Германии, а после нее во Франции, Англии, и теперь в Северо-Американских Соединенных Штатах.

Все это было давно, но и теперь, по прошествии более 30 лет, когда приходится посещать те же заводы Виккерс'а и Джон Браун'а, чтобы использовать корабельную науку на-шего Института для лучшего осуществления постройки ги-гантских «танкеров», по заказам нашего же коллеги, инже-нера нашего Политехнического Института, достигшего благо-даря своей энергии и знаниям, выдающегося положения в мировой морской транспортной промышленности, — то хоть на время отвлекаешься от всех выпавших на нашу долю тяжелых переживаний и теперешних международных о-слобнений.

Корабли, и наш Институт, это не только тени прошлого, но и достижения настоящего, которые окрыляют надежда-ми на будущее.

А. Лукин

ТОРЖЕСТВО РУССКОЙ ИДЕИ

В 1933-ем году французский пароход «Нормандия» за-воевал Франции «Голубую ленту», присуждаемую за наи-более быстрый переход Атлантического Океана. Это было достигнуто благодаря новому обводу корабля по проекту на-шего коллеги инженера-кораблестроителя Владимира Ива-новича Юркевича. Имя его, до того никому неведомое, сра-зу приобрело всеобщую известность. Идея В. И., легшая в основу постройки «Нормандии», получившая ныне мировое признание и официальную регистрацию под инициалами F. Y. („Formes Yourkevitch"), — как всякая идея, чрезвычайно проста. Первый толчок ей дала постройка четырех наших знаменитых крейсеров — супер-дредноутов («Измаил», «Кинбурн», «Бородино», «Наварин»). Случилось это так.

Главное управление кораблестроения, получив соответ-ствующее задание морского генерального штаба, предложило двум нашим заводам: Балтийскому судостроительному и Адмиралтейскому, представить ему, в определенный срок, проекты чертежей этих кораблей. Корабли должны были быть в 32 000 тонн водоизмещения, с ходом в 28 узлов и обладать артиллерией в двенадцать 14-дюймовых башенных орудий. Сильнейшие в мире крейсера.

Балтийский завод поручил спроектирование этого типа кораблей своему инженеру, сегодняшнему нашему герою, В. И. Юркевичу, в голове которого уже тогда бродили еще не вполне оформившиеся идеи новых обводов кораблей наи-меньшего сопротивления. Он занялся обстоятельным изу-чением этого вопроса. Особое его внимание остановил капи-

Из статьи А. Лукина в газете Последние Новости.