

Ю. В. Бельчич

**«РУСЬ ЗАРУБЕЖНАЯ ПРОДОЛЖАЕТ ТВОРИТЬ...»
(ЖИЗНЬ И СУДЬБА ВЫДАЮЩЕГОСЯ
КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЯ В. И. ЮРКЕВИЧА)**

Бельчич Юлия Викторовна – кандидат исторических наук, доцент, главный специалист Российского государственного архива экономики.

Имя корабельного инженера Владимира Ивановича Юркевича вписано в «Золотую книгу» русской эмиграции. Его творческий вклад в развитие судостроения отмечен в обширной технической литературе крупнейших стран мира, но мало известен у себя на Родине. Связано это, прежде всего, с тем, что, как и другие наши соотечественники, не принявшие перемен в России после 1917 г., он оказался за границей, и его имя на десятилетия было предано забвению.

В 80-е годы появились публикации о талантливом конструкторе, которые носят в основном информационно-биографический характер, и, к сожалению, содержат ряд неточностей¹.

В настоящей работе на основе документов из фондов Центрального государственного исторического архива (ЦГИА), Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), архива российской Академии художеств (С.-Петербург), а также семейных архивов О.И. и Н.О. Крестовских, О.П. Юркевич, автор попытался восполнить пробелы в личной и творческой биографии знаменитого кораблестроителя.

Владимир Иванович Юркевич родился в Москве 5 июня 1885 г. в дворянской семье Ивана Викентьевича и Александры Николаевны (урожд. Ивановской). Глава семьи работал преподавателем географии в лучших учебных заведениях Москвы: реальном училище К.К.Мазинга, женской гимназии В.Н. фон Дервиз, 3-м Кадетском корпусе. Несколько лет он жил и работал в усадьбе С.И.Мамонтова в качестве главного гувернера его детей².

В семье Юркевичей были три сына и дочь. Все они получили прекрасное воспитание и образование, владели несколькими языками, знали и любили литературу, театр, понимали музыку³.

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

Владимир был старшим из детей и выделялся своими способностями: прекрасно рисовал, был увлечен художественной фотографией, обладал серьезными математическими способностями, самые сложные чертежи по геометрии и тригонометрии воспроизводил на память, мастерил модели морских кораблей, читал Жюль Верна и «про всяких Робинзонов», мечтал о путешествиях в «какие-то неведомые, таинственные и непонятные своим климатом края», что в конечном итоге и определило его дальнейшую судьбу. В 1903 г. он окончил 4-ю мужскую гимназию с золотой медалью. Решение поступать на кораблестроительное отделение годом ранее открывшегося в С.-Петербурге Политехнического института было принято 18-летним юношей без колебаний.

Быстрое развитие военного и торгового судостроения в России, начавшееся в конце 90-х годов XIX в., требовало от государства создания системы подготовки специалистов в этой области, высокого уровня их образования. Кораблестроительное отделение было первым в России гражданским высшим учебным заведением подготовки морских инженеров и механиков. Выдержав конкурс среди медалистов, Владимир был зачислен на это отделение.

Уровень обучения был необыкновенно высок. Здесь работали корифеи русского кораблестроения К.П.Боклевский, И.Г.Бубнов, А.Н.Крылов, Г.Н.Пио-Ульский, А.П.Фан-дер-Флит. Лекции по отдельным дисциплинам читали Н.Г.Егоров, Н.И.Кареев, Д.И.Менделеев, А.Н.Меншуткин, И.В.Мещерский, Н.П.Петров, С.П.Тимошенко и др. При том, что контингент студентов этого отделения представлял собою подбор лучших учеников учебных заведений России, Юркевич выделялся поразительной работоспособностью и увлеченностью. Под руководством декана отделения, профессора К.П.Боклевского талантливый студент начал разрабатывать свою, ставшую впоследствии знаменитой концепцию проектирования корпуса корабля.

Много лет спустя, отвечая на вопрос журналиста ньюйоркской газеты «Россия» М.Аксенова, кому или чему он обязан своей мировой славой, Юркевич ответил: «Прежде всего школе – Петербургскому политехническому институту. Нас учили на редкость хорошо»⁴. В своих воспоминаниях «Кораблестроительное отделение С.-Петербургского Политехнического института имп. Петра Великого в Лесном» (1928) он отмечал, что работая со многими известными корабельными инженерами до Первой мировой войны в Германии, а после нее во Франции, Англии и США, убедился на опыте, что многие теоретические расчеты профессоров и выпускников института «дали основу для дальнейшего судостроительного прогресса во всех странах»⁵.

В учебную программу будущих морских инженеров входила ежегодная практика в коммерческих портах, на судостроительных и механических заводах Англии, Франции, Германии. Ко времени учебы на третьем курсе за плечами Владимира были уже две плавательные практики «до Англии на Севере и до

Порт-Саида на Юге», производственная практика на трех механических заводах в Гавре, где в то время строились миноносцы, изготавливались орудия «всякого калибра» для Флота России. Аккуратно ведшийся дневник позволяет представить, как проходила его практика, что вызывало особый интерес и пригодилось в дальнейшем. Возможно, именно летняя практика 1905 г. повлияла на выбор его дипломной работы на тему «Увеличение полезного действия паровой установки с помощью нагревания воздуха, питающего топки, и воды, питающей котел», которая и через десять лет будет названа К.П.Боклевским среди лучших работ выпускников кораблестроительного отделения.

Во время плавательной практики 1907 г. Юркевич на пароходе Добровольного флота «Ярославль» отправился в «почти кругосветное путешествие» на Дальний Восток. Его путевые впечатления, названные «Морем на Дальний Восток», дают представление об этом сложном, опасном, но интересном плавании.

По приходу в Гонконг парохода В.Юркевич вместе с группой практикантов посетил американское судно «Minnesota». Рассчитанное на перевозку порядка 2500 пассажиров, оно поразило его своими размерами и комфортом. «Совсем плавучий город с населением больше иного настоящего уездного города!», — читаем запись в его дневнике. Владимир знал, что несколько лет назад «англичане перешеголяли американцев» (построенные ими «Мавритания» и «Луизиания» в полтора раза больше и быстрее «Миннесоты»), но стоя на палубе «морского чудовища» с четырехэтажным дом, где могли бы разместиться сразу два «Ярославля», ему невозможно было представить английские лайнеры, «если так велик и этот». Можно с уверенностью сказать, что эта встреча с «Миннесотой» сыграла значительную роль в его дальнейших поисках решений проблем проектирования корпуса и увеличения скорости корабля.

В напряженных занятиях быстро пролетели годы. 27 мая 1909 г. окончив институт и получив специальность морского инженера, Юркевич решил специализироваться в военном кораблестроении. По окончании дополнительного курса обучения при кораблестроительном отделении в родном ему институте, последующего производства в корабельные гардемарины и гардемаринского плавания на броненосном крейсере «Богатырь», сдачи итогового экзамена в Военно-морском инженерном училище имп. Николая I в Кронштадте 6 декабря 1910 г. Юркевич получил звание подпоручика с зачислением в корпус корабельных инженеров (ККИ) и был назначен для службы на Балтийский судостроительный и механический завод.

Морским генеральным штабом (МГШ) была разработана «Программа развития морских вооруженных сил России на 1909–1919 гг.», которая предусматривала обновление Флота кораблями разного типа. Выполнение задачи началось со строительства четырех больших линейных кораблей, принадлежащих к типу броненосцев «Дредноут», одновременно на Адмиралтейском и Балтийском

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

заводах Морского министерства. Уже в июне 1909 г. на Балтийском судостроительном заводе были заложены линейные корабли «Севастополь» и «Петропавловск», а на Адмиралтейском – «Гангут» и «Полтава»⁶.

В официальных сообщениях подчеркивалось, что это были «новые линейные корабли, строящиеся по проекту русских инженеров, русскими людьми и из русских материалов...», с принципиально новыми боевыми качествами, и что они «явятся прочным основанием – Кремлем обширной морской крепости Российской Империи»⁷.

В январе 1911 г. Юркевич был назначен младшим строителем по достройке «Севастополя», работы по строительству которого были закончены весной того же года. На молодого инженера была возложена ответственная задача математически рассчитать процесс спуска корабля на воду. И он справился.

Наступило 16 июня 1911 г. «Сегодня, в 11 часов 30 минут утра благополучно спущен на воду первый линкор типа “Дредноутов” “Севастополь”», – лаконично сообщалось в телеграмме морского министра, вице-адмирала Григоровича, председателю Совета министров Столыпину⁸. «Примите самые искренние мои поздравления и пожелания успешного продолжения по возрождению нашего славного флота», – ответил П.А.Столыпин⁹. Николай II удостоил всех участников этого события следующим посланием: «Душевно радуюсь благополучному спуску л. к. “Севастополь”. Дай Бог, чтобы мощь русская на море возродилась скоро и прочно»¹⁰.

За успешное применение «отличных познаний в деле постройки линейного корабля «Севастополь», за «умело энергичное ведение порученных работ по спуску» этого корабля на воду и за «отличие после спуска линкора “Севастополь”», уже поручик Юркевич был награжден орденом Св. Станислава 3-й степени¹¹.

Важным этапом в развитии отечественного военного кораблестроения стала «Программа усиленного судостроения Балтийского флота на 1911–1915 гг.», предусматривавшая постройку четырех броненосных крейсеров – мощнейших в мире сверхдредноутов. Осенью 1911 г. Морское министерство объявило конкурс на составление лучшего проекта броненосца и предложило принять участие в нем шести русским и семнадцати известным иностранным судостроительным предприятиям. Предложенные вскоре иностранными фирмами варианты проектов были отклонены Техническим советом Государственного управления кораблестроения (ГУК) «как не отвечающие основным требованиям русского судостроения по корпусной и механической части». Окончательная разработка эскизного проекта была поручена Адмиралтейскому и Балтийскому заводам, между которыми развернулась острая конкурентная борьба. Юркевичу, который по рекомендации А.Н.Крылова в октябре этого года был назначен конструктором Технического кораблестроительного бюро завода, было поручено ру-

ководство общим проектированием. Теперь ему представилась возможность проверить свои новаторские идеи на практике. Если проект Адмиралтейского завода «являл собой производную от обычных форм военных кораблей, принятых во всем мире», то по проекту В.И.Юркевича корабль имел оригинальный профиль: «выходил пузатым посередине, напоминал котел или баржу» и, наоборот, был «слишком заострен по конечностям».

Испытания модели, проведенные в Петербурге и Бремерхафене (Германия), подтвердили правильность его расчетов. Предложенные им новые «бульбообразные» линии обводов для корпуса корабля давали экономию в 10 тыс. л.с. С точки зрения строительной механики корабля, проект Балтийского завода оказался лучшим¹². О результатах испытаний морской министр И.К.Григорович сделал обстоятельный доклад Николаю II. По словам Юркевича, присутствовавшего при докладе, его поразила осведомленность императора в вопросах отечественного и зарубежного кораблестроения.

Торжественная закладка всех четырех крейсеров состоялась 6 декабря 1913 г. Заказанные Балтийскому заводу крейсера получили наименование «Измаил» и «Кинбурн», а Адмиралтейскому – «Бородино» и «Наварин». «Измаил» с водоизмещением 32 тыс. т первым из четырех крейсеров был спущен на воду 9 июня 1915 г. Морское министерство надеялось на его ввод осенью 1917 г., что диктовалось потребностями военного времени, но в условиях дестабилизации в стране строительство крейсеров было прекращено вовсе¹³. Тем не менее работа над их проектированием обогатила отечественную науку ценными разработками в области строительной механики корабля. За участие в разработке «измаилов» В.И.Юркевич был награжден орденом Св. Анны 3-й степени. В декабре 1912 г. «высочайшим приказом по Морскому ведомству» его произвели в поручики, в 1914 г. – штабс-капитаны.

В 1915 г. в его личной жизни произошли изменения. Он женился на Надежде Евгеньевне Бекман (урожд. Тверитиновой)¹⁴.

Когда началась Первая мировая война, в первые же дни Юркевич подал рапорт о направлении служить «на корабли на время военных действий», но получил отказ из Штаба командующего Балтийским флотом «ввиду отсутствия... соответствующих работ в настоящий момент»¹⁵.

В условиях войны правительство предпринимало все возможные меры для укрепления Флота России, в том числе пополнения состава подводных лодок. 1 ноября 1915 г. штабс-капитана Юркевича перевели в отдел подводного плавания Балтийского завода и назначили строителем подводных лодок «Ёрш» и «Форель». Вскоре он был откомандирован в Ревель на завод АО «Ноблесснер», получивший госзаказ на подлодки и построивший здесь специальную верфь. На этом заводе он участвовал в строительстве 11 подводных лодок, разработал проект подводного минного заградителя для Балтийского флота, который полу-

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

чил лучшую оценку конкурсной комиссии Морского министерства и затем был принят к постройке на «Ноблесснере» (в 1918 г.). Была выстроена его модель, которую сам Юркевич успешно испытал в опытовом бассейне в Петрограде. Но претворить проект в жизнь не удалось¹⁶.

В связи с реальной возможностью немецкого нападения на Петроград и базы Балтийского флота, в начале октября 1917 г. комендант Ревеля принял решение о полной эвакуации. «Теперь и наш завод начинает останавливаться и переводиться в Петроград, хотя вряд ли можно будет его восстановить. Все почти предприятия теперь ликвидируются, и наступает полный кризис промышленности. Как это все пройдет, одному Богу известно...», – пишет Владимир Иванович родным в Москву (9 октября 1917 г.).

Революционные события 1917 г. к трудностям служебного характера добавили проблемы житейские: разорена квартира Юркевичей в Петрограде, срочно «ликвидировано семейное гнездо» в Ревеле, разграблено имение родителей Орловка, а самим родителям надлежало выселиться из городской квартиры в Москве с «частичной реквизицией мебели» и т.д. Угнетало бессилие изменить ситуацию. Тем интереснее и значительней для понимания личности Юркевича вывод, к которому он приходит: «... многое человек все-таки может вынести и перетерпеть – была бы только бодрость духа – в этом все заключается!». (Из письма брату Петру от 19 января 1918 г.)

Благодаря отличной репутации Владимира Ивановича на Балтийском заводе ему, несмотря на хозяйственную разруху и рост безработицы, предложили работу на Николаевском отделении этого завода. В 1918 г., незадолго до занятия Николаева немецко-австрийскими войсками, он был назначен помощником заведующего отделения с жалованием в 12 тыс. руб. в год¹⁷. С 1,5 млн. руб., которые были выделены управлением завода на развитие Николаевского отделения, он отправился к Черному морю. «Путешествие вышло с такими авантюрами, что какому-нибудь Брешко-Брешковскому хватит на целый том описания», – вспоминал он эти события позже.

От Москвы до Николаева путь занял почти месяц «в самых ужасных условиях». На неделю балтийцы «были задержаны и насилию выбрались из рук отряда анархистов Маруси Никифоровой» в Александровске. В Херсоне, куда добрались на пароходе и где «власть была в руках какого-то “Совета пяти”», пришлось пережить взятие города немецко-австрийскими частями». Их вагон попал в самый центр боя, обстреливался со всех сторон из ружей, пулеметов, снарядами с кораблей и немецкого бронепоезда. «Одним словом, мы теперь “стреляные птицы”, и к свисту пуль привыкли за эти дни совершенно», – писал он родным уже из Николаева (15 апреля 1918 г.).

Николаев также оказался оккупирован немцами: повсюду стояли пушки, расчеты, действовал комендантский час. Из-за тяжелого экономического поло-

жения завод был официально закрыт, и сам статус его был неопределенным: Морское министерство украинской Рады решило сделать его «державным» для ремонта судов и подводных лодок, но в то же время в начале июня 1918 г. Юркевичу пришлось отправиться в обратное «путешествие» в Петроград для доклада руководству Балтийского завода о положении дел в Николаеве. По возвращении (на этот раз с женой), он занимался сборкой и испытанием подводных лодок типа «АГ», которые в начале войны были закуплены в США.

В условиях Гражданской войны и интервенции экономика страны в центре и, особенно на юге, практически была парализована. Захваченные общим эвакуационным потоком, не предполагая, что покидают Россию навсегда, 6 февраля 1920 г. чета Юркевичей эвакуировалась из Одессы в «первую столицу» эмиграции – Константинополь, откуда их переселили в один из лагерей гражданских русских беженцев на о. Халки. Документы личного архива кораблестроителя говорят, что его отъезд был вызван в значительной степени настойчивостью жены¹⁸.

Подобно героям булгаковского «Бега», они оказались в этом «удивительном и безмерно чужом городе» без Родины и родных, вне закона. Но Юркевичу все же повезло – он устроился на работу в частной верфи Chantur du Phanar de Mirza Assaf-bey, а затем с группой эмигрантов организовал небольшую артель по ремонту и продаже старых автомобилей. Удовлетворения работа не приносила, но позволяла выжить. Почти два года он безуспешно пытался связаться с родными, «окольными путями» узнал о смерти горячо любимого отца. Первой весточкой в Москве было его письмо от 14 июля 1922 г., в котором он сообщал, что работает на заводе, «с трудом добывая себе на существование».

Уже весной 1921 г. из-за нищеты, достигшей катастрофических размеров, большинство беженцев из России стремились покинуть Турцию и переселиться в европейские страны. Во второй половине 1922 г. Юркевичу удалось переехать во Францию, экономическое положение которой было относительно благоприятным. Здесь были заинтересованы в притоке мужчин – русских эмигрантов трудоспособного возраста. Положительную роль играл и тот факт, что в силу сложившихся исторических и культурных факторов, связывавших два народа на протяжении многих десятилетий, отношение французских властей и населения к русским беженцам в целом было более благожелательным, чем в других странах¹⁹.

Письма В.И.Юркевича тех лет родным из Франции дают возможность представить картину его адаптации к условиям жизни в этой стране.

В Париже, как и многие другие «русские новички», имевший прекрасную теоретическую подготовку, богатый опыт проектирования и сборки надводных и подводных судов, он был принят на завод «Renault», «выдержал почти полгода за станком» и параллельно вел «отчаянные поиски работы по специаль-

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

ности». Помог случай. Редактор журнала «Яхты», с которым он разговорился о парусном спорте, посодействовал в получении места конструктора-чертежника по мелким деревянным судам – яхтам, моторным лодкам, катерам и т.д. на судостроительном заводе в Аржантее.

Постепенно его жизнь во Франции налаживается. Несмотря на житейские проблемы, «упрощенную жизнь – в одной комнате с керосинкой», они с женой все-таки успевают «и почитать кое-что новенькое из Тургеневской библиотеки, и пойти иногда в театр». Он не теряет надежды «воспрянуть» и снова работать корабельным инженером, берется за любую работу по специальности. Работая на верфи, сотрудничает с русским инженером-изобретателем из Лондона В.Черникеевым и становится представителем его фирмы по лагам; работает в фирме инженера А.Клягина; занимается подъемом затонувшего старого броненосца береговой обороны «Furieux» в портовой акватории Бреста.

К концу 20-х годов XX в. в странах Европы разразился экономический кризис, сказавшийся на предприятиях в Аржантее: заказы не оплачивались и не возобновлялись. «Никакого высшего образования для “успеха в жизни” не требуется. И лучше всего “зарабатывают” гарсоны в кафе...», – пишет Владимир Иванович родным.

В 1928 г. ему удалось устроиться консультантом фирмы «Пеноэтт», которая являлась во Франции монопольным строителем всех больших лайнеров для Трансатлантической компании. Это дало ему возможность продолжить исследования «сопротивления воды при движении судов». Юркевича беспокоило, что за годы его невольной отчужденности от любимого дела техника судостроения в Европе ушла вперед и разработки, сделанные им до эмиграции в России, окажутся устаревшими. Но, изучив расчеты конструкций лучших кораблей того времени – «Беренгарии», «Левиатана», «Иль де Франс», он заметил, что эти суда были бы еще совершеннее, будь они спроектированы по его методу. Вывод: «Европа еще не подошла к вопросам, которые наши учителя ставили нам в России»; «русскому судостроению до войны было открыто больше, чем современному в Европе»²⁰.

Через год «Пеноэтт» получил заказ на океанский экспресс, который должен был стать «больше, лучше и быстроходнее» других: длина намечалась в 300 метров, тоннаж в 70 тыс. Такого гиганта могли принять из всех портов мира только Гавр и Нью-Йорк. Юркевич принимает решение самостоятельно спроектировать форму корпуса лайнера, которая обладала бы наименьшим сопротивлением и наилучшими мореходными характеристиками, и заинтересовывает его строителей.

Окончательную форму корпуса «Нормандии» утвердили после испытаний в первоклассно оборудованном бассейне Гамбурга до 15 различных моделей. В итоге «без всяких изменений» лучшей оказалась только что запатентованная

форма наименьшего сопротивления Юркевича²¹. Скептицизм французов был сломлен. Ситуация сложилась курьезная. Как подчеркивал, А.П.Лукин в статье «Торжество русского гения» («Россия»), русскому инженеру прежде всего нужно было победить самих французов, чтобы потом дать им эту победу над англичанами.

«Нормандия» была заложена 26 января 1931 г. на стапеле «Пеноэтт». В период работы над ней произошли изменения и в личной жизни Юркевича. Их брак с Надеждой Евгеньевной распался. В 1927 г. на ежегодном балу эмигрантского союза писателей в Париже он познакомился с О.В.Петровской (урожд. Крестовская)²². Эта встреча изменила их жизни. Получив согласие на развод от своих супругов, в 1931 г. они венчались в мэрии Брюсселя, где Владимир Иванович был по делам. Там же 9 сентября 1932 г. у них родился сын Юрий²³.

В октябре 1932 г. весь мир облетела весть о торжественном спуске «Нормандии» на воду в Сен-Назере. Среди приглашенных гостей был и знаменитый немецкий кораблестроитель Ферстер, который подошел к чете Юркевичей и горячо поздравил их. «Вы по праву можете гордиться своим гениальным мужем, мадам. Его форма корабля гениальна!», – сказал он, крепко пожимая руку Ольге Всеволодовне. «И рождение сына, и рождение корабля почти одновременно доставили нам обоим огромную радость и окрылили надеждами. В.И. был безгранично счастлив», – вспоминала она.

Вскоре начались работы по внутреннему устройству «Нормандии», на которые по плану отводилось 18 месяцев. Работы планировалось завершить к 1934 г., но в силу разных причин она была готова к своему первому рейсу только весной 1935 г.

70 лет назад – 29 мая 1935 г. – из французского порта Гавр «Нормандия» отправилась в свой первый и сразу ставший триумфальным рейс через Атлантику в Нью-Йорк. Неслучайно пресса награждала ее такими эпитетами, как «плавающий город для прихотливой и избалованной публики», «дворец-музей»: по роскоши, удобству, безопасности и скорости она превосходила все, что было до этого сделано для пассажиров морских перевозок. В силу географического положения Россия никогда не участвовала в покорении Атлантики, но инженером, сказавшим свое веское слово в создании быстроходных трансатлантических лайнеров в первой половине XX в., был наш соотечественник – Владимир Иванович Юркевич.

Своим проектом он открыл новую эпоху в судостроении. Разработанные им обводы корпуса «Нормандии» позволили впервые в мире преодолеть скоростные рубежи в 30 и 31 узел среди судов такого класса. Владельцам «Нормандия» давала валовую выручку от 6–7 млн. франк. за рейс, а в год – более 110 млн.²⁴.

Успех этот не был случайным: по словам самого конструктора, он применил идеи, которые выдвигал еще в России для корпусов «измаилов».

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

В докладе «Русская эмиграция и ее значение в культурной жизни других народов» крупный специалист по паровым двигателям Флота Г.Н.Пио-Ульский, хорошо знавший Юркевича с институтской скамьи, отмечал: «...До прихода во Францию русских эмигрантов вопрос о новых, выгодных для скорости, формах корабля совершенно не подымался, честь новой идеи этих форм, давшей возможность величайшему в мире пароходу «Нормандия» побить никем не превзойденный для этих судов мировой рекорд, принадлежит нашему инженеру В.И.Юркевичу...»²⁵.

24 марта 1936 г. в свой первый рейс отправился английский трансатлантик «Queen Mary». Фактически вторая половина 30-х годов XX столетия прошла под знаком соперничества между этими двумя океанскими гигантами, о которых много писали специалисты и средства массовой информации.

Талант Юркевича получил широкое признание. Ему удалось организовать свое собственное конструкторское бюро по вопросам конструкций корпусов и винтов («БЭКНИ»), открыть конторы в Лондоне, Люксембурге. Ведущие европейские страны стали постоянными заказчиками «БЭКНИ» на проектирование новых и на переделку старых судов разного назначения с «FY». Его формуле были посвящены многие научные работы. Он выступает с докладами в Париже на собраниях «Союза русских дипломированных инженеров», «Научно-философского общества», «Военно-морского исторического кружка им. адм. Колчака» и др.²⁶.

Однако Франция, которая стала лидером среди морских держав, не спешила признавать заслуги русского изобретателя. Тем большей неожиданностью для дирекции «Пенюэтт» явилась подробная статья на двух первых страницах очень популярной и влиятельной в то время в Париже газеты «Матен» о создании «Нормандии» с портретом Юркевича и с подзаголовком «Отец “Нормандии”». Впервые во Франции отдавалось должное его заслугам «как исключительного инженера-изобретателя, без попыток затереть его и скрыть его русское происхождение»²⁷.

Заметим, супруги Юркевичи в первом рейсе на «Нормандии» плыли как частные лица в каюте первого класса. Компания «раскошелилась» на скидку в 50% от стоимости билета в один конец только Владимиру Ивановичу. Обратный путь они совершили на «Иль де Франс».

В июле 1936 г. Юркевич во второй раз приезжает в Америку, которая еще в первый визит произвела на него большое впечатление размахом и перспективами судостроения, разворачивавшимися в чисто американских масштабах. Как признанного специалиста его чествовали Общества американских корабельных инженеров и инженеров Американского военного флота. Деловые круги США проявили внимательность к русскому инженеру, проекты которого сулили судостроительным компаниям многомиллионные прибыли за счет снижения эко-

номических затрат. Г.Н.Пио-Ульский писал об этом так: «...В настоящее время Америка старается переманить к себе инженера Юркевича, обещая ему более выгодные условия для дальнейшей его работы. Сейчас не исключается возможность, что В.И.Юркевич действительно переселится в Америку. Таким образом, Франция потеряет предмет своей гордости так, как она потеряла известного инженера Игоря Сикорского...»²⁸.

В 1937 г. Франция предоставляет семье Юркевичей гражданство, но угроза войны и перспективы работы в США оказались привлекательнее. «Все казалось заманчивым, особенно ввиду ожидавшей Европу войны и полной неподготовленности к ней Франции. Перспектива попасть в плен к немцам, заставлявшим работать на них, не улыбалась мужу. Мы решили подумать и посмотреть, как обернутся события...», – вспоминала О.В.Юркевич.

Получив заказы на разработку четырех американских кораблей, Юркевич принимает решение о переезде в США, предпринимает первые шаги для организации своего конструкторского бюро в Нью-Йорке. 5 марта этого же года он вернулся в США и на следующий день после прибытия подал документы на американское гражданство.

В Нью-Йорке он открыл техническую контору по судостроению «Yourkevitch Ship Designs, Inc.», вел переговоры с представителями военного и коммерческого флота США, частными пароходными компаниями. Бывший инженер-политехник, а в то время преуспевающий крупный судовладелец А.Н.Власов, оказал ему финансовую поддержку и обратился к соотечественникам с призывом: «Мы – русские американцы, естественно гордимся успехами нашего талантливого соотечественника, и мы считаем священной обязанностью поддержать это новое предприятие в Америке... Мы смотрим на дело В.И.Юркевича как на Русское Национальное Дело...». Были выпущены акции–шеры, которые в первую очередь на льготных условиях могли купить русские эмигранты. На многие годы он становится техническим консультантом «флота» А.Н.Власова, производит все работы по его переделке и оборудованию, возглавляет корпорацию «Навкот», хозяином которой также был Власов.

Первые испытания моделей Юркевича прошли в правительственном бассейне в Вашингтоне, показали лучшие результаты, чем модели американских инженеров, и были взяты в производство военных и коммерческих судов. К 1938 г. по его проектам было построено и перестроено более 40 пароходов. Судостроительные компании высказывались о русском инженере как не имевшем себе равных в мире.

Теперь он становится «постоянным обитателем» в Америке, но периодически приезжает во Францию, где еще остаются семья и дела. В конце декабря 1939 г., когда в Европе уже полыхала война, на французском пассажирском пароходе «Де Грасс», в течение двух недель шедшем под конвоем миноносцев

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

через Атлантику вместе с флотилией груженых танкеров, он вывез семью на постоянное место жительства в США. «Мы отдавали себе отчет в крайней слабости Франции, и не верили в ее умение отстоять себя от напора немцев... Работать же с немцами Юркевич категорически не мог и не хотел. Для нас они были врагами, – вспоминала Ольга Всеволодовна²⁹. В очередной раз им предстояло налаживать новую жизнь.

В 40-е годы кроме своей основной деятельности В.И.Юркевич занимается научно-педагогической работой. Ряд его статей был посвящен проблемам улучшения формы корпуса, устойчивости и быстроходности корабля, океанским лайнерам будущего. В Мичиганском университете и на морском отделении Массачусетского технологического института он читает лекции по теории проектирования судов, работает техническим консультантом Управления Морского флота США.

У кораблей, как и у людей, – своя судьба. 9 февраля 1942 г. произошла трагедия, которая больно коснулась Владимира Ивановича. У бывшего пирса «Френч-лайн» в Нью-Йорке гибнет в пожаре «Нормандия», которая в преддверии Второй мировой войны после рейса в августе 1939 г. была задержана в этом порту, а затем конфискована у Франции для перестройки в военно-транспортное судно. В.И.Юркевич был уверен, что «Нормандию» можно было спасти. «После ремонта, – считал он, – великий корабль мог бы оказать огромные услуги, например, как лучший авианосец в новом и гордом флоте Франции...»³⁰. Работы начались. Однако в силу разных причин «Нормандию», уже вполне готовую для возобновления рейсов, решили продать на слом³¹. Известный конструктор обратился к французам, живущим в Америке, с просьбой о пожертвовании денег на восстановление «морской гордости Франции», но необходимой суммы собрать не удалось. «Все что муж сохранил себе на память – это был кусок бортового железа, который он долго хранил на своем письменном столе, как пресс-папье... С «Нормандией» снова погребло, как раньше со спроектированными им российскими дредноутами, все то, что он с такой надеждой и любовью создавал», – с горечью вспоминала Ольга Всеволодовна³².

Многие годы Юркевич мечтал о создании судна, по размерам и скорости превосходящего «Нормандию», но рассчитанного при этом на пассажиров с более скромными средствами. Еще одной вехой в мировом судостроении стали разработанные им в 1936–1944, 1955–1956 и в 1961 гг. проекты «океанских отелей», способных доставить 8 тыс., 6 тыс., 5 тыс. пассажиров, каждый из Европы в Нью-Йорк за три дня с небольшим со скоростью хода в 34 узла.

Стоимость проезда пассажира из Америки в Европу составляла 50 долл., т.е. вчетверо меньше обычной стоимости путешествия на океанских судах. Это делало суперлайнеры конкурентоспособными по отношению к авиации. Целью новой работы русского инженера было «дать миллионам лиц, получающих не-

большое жалование и живущих по обе стороны Атлантического океана возможность использовать двухнедельный отпуск, чтобы побывать за океаном, увидеть другие страны, других людей». Автор проекта полагал, что массовое сообщение людей разных стран между континентами будет служить лучшим средством сохранения мира и подъема общей культуры, почему и назвать эти пароходы планировалось «Мир» и «Доброжелательство»³³.

Несколько лет печать шумела о сенсационных проектах. Так, 21 августа 1959 г. «New-York Herald Tribune» сообщила о заключении контракта на строительство двух таких судов с Западной Германией. В декабре того же года «New-York Mirror» поместила рекламу «Путешествие в Европу за 50 долл.». Для постройки необходимо было 200 млн. долл.. В конечном итоге тяжелое финансовое положение заказчика, конкуренция со стороны больших пароходных и авиационных компаний, казенная волокита с субсидиями не позволили осуществить этот проект.

Последней работой В.И.Юркевича был разработанный им самостоятельно проект трансатлантика на 5 тыс. пассажиров с единственным туристическим классом. Были подготовлены чертежи, планы, описание и расчеты, проработаны возможности переделки его в авианосец, однако реализовать свои замыслы ему и на этот раз не удалось. «Владимир Иванович все еще не теряет надежды насчет удешевленных кораблей, – писала Ольга Всеволодовна сотруднику посольства СССР в Вашингтоне В.Б.Сосинскому 12 августа 1962 г., – А я уже потеряла – так как с финансовой стороны задержки».

В.И.Юркевич скончался после тяжелой болезни 13 декабря 1964 г., не дожив полгода до своего 80-летия. В сообщении семьи о его кончине в прессе была выражена «просьба вместо цветов жертвовать в Литературный фонд, в Общество помощи русским детям за рубежом или в Фонд срочной помощи...». Он был похоронен на православном кладбище русского монастыря Ново Дивеево (Russia Convent, Novo Diveyvo, Spring Valley, N.Y.).

В некрологе газеты «Новое русское слово» отмечалось: «Дело Юркевича с ним не умерло: его идеи и формулы крепко вошли в современное кораблестроение и вряд ли из него выпадут – до появления нового гения. Но гении рождаются не часто!»³⁴.

Вся жизнь, действия, поступки нашего соотечественника говорят о том, что это был «от корня русский человек».

Глубокое уважение вызывают его гражданская позиция в 1941–1945 гг., стремление помочь Советскому Союзу, который был для него прежде всего Россией, его Родиной. Владимир Иванович оказывал всяческое содействие работникам советского посольства, специалистам госзакупочной комиссии СССР в США в изучении возможностей массовой постройки для Советского Союза на американских верфях кораблей типа «Виктори» и «Либерти», неоднократно

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

помогал устанавливать необходимые связи с государственными деятелями и деловыми людьми Америки. Несмотря на то, что ему скоро (в 1944 г.) предстояло стать американским гражданином, он не исключал возможности вернуться на Родину, делать чертежи гигантского ледокола для России. Такая позиция не нашла поддержки и понимания в среде русской эмиграции, которая в значительной своей части старалась придерживаться нейтралитета в политических вопросах, связанных с бывшей Родиной. Это послужило поводом для его выхода из «Общества бывших морских офицеров в Америке». В 50-е годы кораблестроитель с мировым именем возглавил Объединение С.-Петербургских политехников в США.

Ольга Всеволодовна работала в комитете помощи России (Russian War relief), организовывала концерты, вечера, лекции, собрания по сбору средств для СССР.

Их письма в предвоенные и военные годы родным в Ленинград, Москву полны искренности, раскрывают духовную и нравственную стороны жизни этой семьи. Еще в преддверии войны, в апреле 1936 г., Ольга Всеволодовна писала в Москву: «Во Франции очень тревожно... Очень тревожно за Россию, так как война у Вас, по-видимому, неизбежна и, чего доброго, затеется с двух сторон. Всей душой будем оба на стороне России. Немцы собираются поработить всю Европу...». В другом письме от 28 октября 1942 г. читаем: «...С какой любовью, болью, тревогой и гордостью следим мы каждодневно за той титанической борьбой, которая объяла всех до единого человека на нашей общей Родине. Я не могу не верить в конечную нашу победу, и так горько, что мы здесь далеки от возможности отдать себя всецело и всю свою семью на активную борьбу в Ваших рядах, но мы стараемся и здесь делать все, что можно...».

Не могут оставить равнодушными строки из ее писем к брату Игорю³⁵ в Ленинград: «Много горя неизбывного, невымещенного еще вполне, приняла на себя наша родная Родина, но как героически выходит она из этого несчастья! Каким поразительным духом, общим подъемом сил и жертвенностью сияет она. Гордимся мы своей Родиной и горой стоим здесь за свою страну» (15 декабря 1943 г.)³⁶.

«Мы поистине преклоняемся перед вами и перед всем русским прекрасным редким народом, перенесшим героически все крестные муки, какие только могли выпасть на долю человека, и все-таки отстоявшим свою великую Родину...», – читаем в ее письме от 14 сентября 1945 г.³⁷.

Нельзя не сказать об их доме в Йонкерсе, который они приобрели весной 1945 г. и сумели сделать (в этом немалая заслуга Ольги Всеволодовны) привлекательным для широкого круга интересных людей. В доме бывали авиаконструктор И.И.Сикорский, известный политик, дипломат и адвокат В.А.Маклаков, художник М.В.Добужинский, писатель Е.И.Замятин, литератор М.Е.Слоним, А.Ф.Керенский, работники советского посольства в США.

После смерти мужа Ольга Всеволодовна получила предложения о передаче его архива в библиотеку Колумбийского университета, «Naval Museum», архив бывших русских морских офицеров, другие архивы северной Америки. «Но я, да, наверное, и сам покойный – предпочли бы оставить все нашей Родине, среди своих... Может быть, когда-нибудь наши корабельные инженеры захотят воспользоваться плодами его трудов и внести в свои новые идеи соображения, основанные на его базе, что может облегчить их труд», – сообщала она в письме В.Б.Сосинскому.

В июле 1965 г. подготовленный ею архив был передан второму секретарю советского посольства в Вашингтоне Л.Н.Зайцеву, а затем через Атлантику отправлен в город, в котором наш знаменитый соотечественник родился. В том же году Главное Архивное Управление при СМ СССР сочло целесообразным передать документы на постоянное хранение в Центральный государственный архив народного хозяйства СССР (ныне РГАЭ)³⁸.

Эти документы в полной мере восстанавливают картину личной и творческой жизни талантливого соотечественника, а также еще одну яркую страницу в истории русской эмиграции – влияние российской научно-технической интеллигенции, в составе которой оказались люди исключительных знаний и таланта, на развитие науки, техники и экономики Запада.

Примечания

1. См.: «Морской энциклопедический словарь». – СПб., 1993. – Т. 2. – С. 166, 378; «Золотая книга эмиграции», М., 2000. – С. 733; «Словарь биографический морской», М., 2000. – С. 437; «Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.», М. – Феодосия, 2001. – С. 154; Цветков И.Ф. Инженер-кораблестроитель В.И. Юркевич // Вопросы истории, 1995. – № 7. – С. 140–145; Чепарухин В.В. «Петроградские политехники в первой волне эмиграции» в кн. «Зарубежная Россия 1917–1939», СПб., 2000. – С. 202; В.П.Борисов, А.В.Волков. Полпред российской школы прикладной механики // Вопросы истории, естествознания и техники. – 2000, № 2 – С. 36–44; Герман Смирнов. Я горжусь тем, что я русский! Век Океана. – М.: Мысль, 1989. – С. 232.; Виноградов С.Е. Кораблестроитель Юркевич // Цитадель. – 1997. – № 2(5). – С. 116–119; Морской биографический словарь / Под ред. адм. И.В.Касатонова. – СПб: Logos, 1995. – С. 459; Безносов А. Он мог бы служить России // Голос Родины. – 1993, № 52; Дроков С.В. Русский отец «Нормандии» // Вечерняя Москва. – 3 авг. 1995; Белкин С.И. Голубая лента Атлантики. – Л., 1990. – С. 122–128.

2. И.Е.Репин и 14-летний А.Серов написали портреты (масло и карандаш) И.В.Юркевича летом 1879 г. В настоящее время оба портрета находятся в музее-усадебке «Абрамцево». Переданы внучкой – Ольгой Петровной Юркевич.

ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ЛЮДИ

3. Юркевич Сергей Иванович (1888–1919). Окончил медицинский ф-т Московского Ун-та (1912). Увлекался поэзией, писал стихи. В годы Первой мировой войны – военный хирург. В гражданскую войну заведовал инфекционным баракком. Умер от сыпного тифа.

Юркевич Петр Иванович (1889–1968). Окончил медицинский ф-т Московского ун-та (1913). Друг отроческих лет М.Цветаевой. В годы Первой мировой войны – военный терапевт. В 1941–1945 – воен. врач на Южном, Карельском и Дальневосточном фронтах. Награжден орденами и медалями. Заслуженный врач РСФСР.

Юркевич Софья Ивановна, в замужестве Липеровская (1892–1973) Педагог, автор ряда книг по русской литературе для учителей и школьников о жизни и творчестве А.Н.Островского, М.М.Пришвина, И.С.Тургенева, А.С.Пушкина. Гимназическая подружка М.Цветаевой.

4. Аксенов М. Русь зарубежная продолжает творить, ибо жив народ русский и не умер гений его // Россия, Нью-Йорк, 1937. – 15 марта.

5. РГАЭ, Ф. 341, Д. 6, Л. 3.

6. РГА ВМФ, Ф. 421, Оп. 1, Д. 1834, ЛЛ. 336, 337.

7. Там же. – Ф. 418, Оп. 1, Д. 281, Л. 146.

8. Там же – Ф. 401, Оп. 2, Д. 90, Л. 77.

9. РГА ВМФ, Ф. 418, Оп. 1, Д. 281, Л. 102.

10. Там же. – Ф. 418, Оп. 1, Д. 281, Л. 114.

11. ЦГИА, Ф. 1304, Д. 3246, Л. 2, Л. 37 об.

12. Эта линия была официально запатентована в 1928 г. в Германии под инициалами F.Y. («Forms Yorkevitch»).

13. Позже уже советским правительством выдвигалось несколько вариантов достройки «Измайла», в том числе и переоборудование в авианосец, но в 30-е годы его корпус был разобран. Три других крейсера в августе 1923 г. были проданы в целом виде германской фирме «Альфред Кубац».

14. Бекман Н.Е. – вдова погибшего товарища В.И.Юркевича, дочь генерал-майора Е.П.Тверитинова (1859–1920), одного из крупнейших специалистов-электротехников на Российском флоте конца XIX – начала XX века.

15. ЦГИА, Ф. 1304, Д. 3246, ЛЛ. 52, 53.

16. Быховский И.А. Юркевич Владимир Иванович (1885–1964), ЦНИИ им. А.Н.Крылова. – Л., 1970. – С. 4.

17. ЦГИА, Ф. 1304, Д. 3246, ЛЛ. 52, 53.

18. Государственный архив РФ (ГАРФ) Ф. 5982, Оп. 1, Д. 155, Л. 31; Там же. – Ф. 5903, Оп. 1, Д. 606, Л. 34–38.

19. См.: Ипполитов С.С., Недбаевский В.М., Руденцова Ю.И. и др. «Три столицы изгнания: Константинополь, Берлин, Париж». – М., СПАС, 1999. – С. 21; там же. – С. 137.

20. РГАЭ, Ф. 341, Оп. 1, Д. 127, Л. 2.

21. См.: «Морской журнал». – Прага, 1935. – Декабрь. – С. 9/217.

22. Петровская Ольга Всеволодовна (урожд. Крестовская) (1891–1977) – дочь Крестовского Всеволода Владимировича (1839–1895), полковника, участника русско-турецкой войны, военного историка, автора повестей и романов: «В дальних водах и странах», «Тьма Египетская», «Панургово стадо», «Кровавый пуф», «Петербургские трущобы» и др. В 1914–1920 гг. – актриса театра Корша, сестра милосердия в госпиталях. В марте 1920 г. эмигрировала из России с мужем и дочерью (1918 г. р.) во Францию. В Париже работала медсестрой. От отца унаследовала писательский дар. Автор рассказов о жизни эмигрантов, книги «Река времен» в 2-х частях (1967 г., 1973 г., Нью-Йорк), воспоминаний о первом рейсе на «Нормандии», биографии В.И.Юркевича. Вела деловую переписку мужа, касающуюся защиты авторских прав изобретателя. До своей смерти была связующей нитью между семьями Крестовских в Ленинграде и Юркевичей в Москве. Похоронена вместе с мужем.

23. Юрий Йорк – в 1958 г. окончил архитектурный факультет Колумбийского университета с золотой медалью.

24. См.: «Морской журнал», с. 7/215.

25. Пио-Ульский Г.Н. Российская эмиграция и ее значение в культурной жизни ее народов (доклад). Белград, 1939. – 61 с.

26. См.: Русское зарубежье. Хроника научной, культурной и общественной жизни. 1920–1940. Франция / Под общ. ред. Л.А.Мнухина, – М.: ЭКСМО, 1997. – Т. 3.

27. РГАЭ, Ф. 341, Оп. 3, Д. 6, Л. 15.

28. См. Пио-Ульский Г.Н. Российская эмиграция...(доклад). Белград, 1939. – 61 с.

29. РГАЭ, Ф. 341, Оп. 1, Д. 1, Л. 24–25.

30. Там же. – Д. 29, Л. 1.

31. Джозеф Н. Горз. Подъем затонувших кораблей (техника освоения океана). – Л.: Судостроение, 1978. – С. 234–239.

32. РГАЭ, Ф. 341, Оп. 1, Д. 1, Л. 26.

33. Там же. – Д. 108, Л. 2.

34. Там же. – Д. 128, Л. 13.

35. Крестовский Игорь Всеволодович (1893–1976) – реставратор, профессор Академии художеств СССР в 50–70-х годах. Автор первых научных исследований по реставрации скульптуры. Во время блокады Ленинграда возглавлял укрытие памятников. Является одним из авторов многих памятных медалей, в том числе ордена Ленина.

36. Архив Российской Академии художеств, Ф. 23, Оп. 1, Д. 426, Л. 1–1об.

37. Там же. – Д. 25, Л. 3–5 об.

38. До 1972 г. было еще два поступления документов В.И.Юркевича в ЦГАНХ СССР от его вдовы.