

К 175-летию со дня рождения



**Щукин Николай Леонидович
(13.04.1848 – 02.06.1924)**

Русский и советский военный инженер, ученый в области паровозостроения, профессор механики, заслуженный профессор, конструктор паровозов, поручик

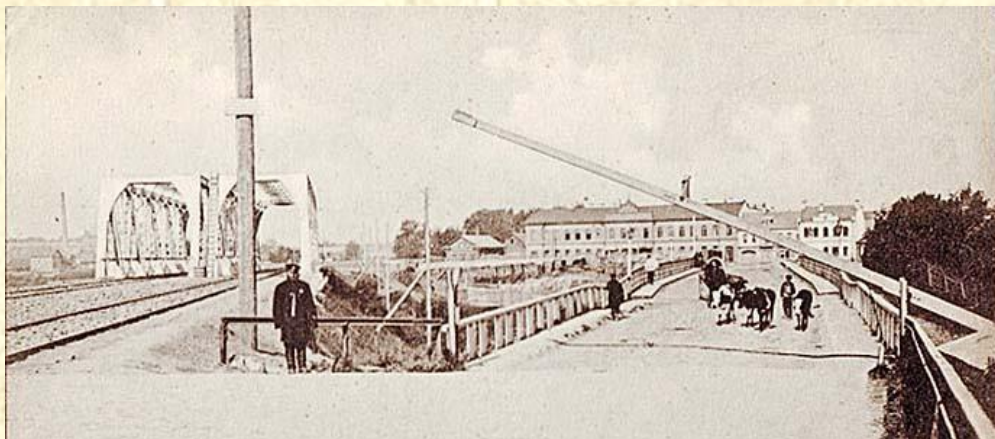
Николай Леонидович Щукин родился 13 (25) апреля 1848 года. Сын купца, поставщика двора Его Императорского Величества. Четырех лет лишился отца, а десяти – матери и был помещен в интернат.

В 1866 году окончил курс Николаевского ИУ. В 1868 – поступил вольнослушателем в Технологический институт в Санкт-Петербурге и на следующий год стал студентом Института.

Под руководством Н. П. Петрова проходил производственную практику на Рыбинско-Бологовской железной дороге, где овладел искусством управления паровозом и даже поставил рекорд по использованию коэффициента сцепления товарного паровоза.



Петров Н. П. русский учёный-механик и инженер, инженер-генерал, профессор, основоположник гидродинамической теории смазки.



Рыбинско-Бологовская железная дорога

В 1873 году Николай Щукин окончил Петербургский технологический институт. Был оставлен в институте. Прослушал полный курс математических наук физико-математического факультета Петербургского университета (1874 – 1878). В 1875 году – преподаватель института по предмету проектирования. В 1878 году Щукин открыл чтение курса теоретической механики. В 1883-1907 гг. одновременно преподавал в Николаевской инженерной Академии.

Его преподавательская работа шла очень успешно. Студенты любили Николая Леонидовича за отточенные лекции, остроумие, ораторские способности. Он часто повторял афоризмы М. Е. Салтыкова-Щедрина: *«Ясная для самого произносящего речь является вразумительной и для слушателя. Она убеждает умы, зажигает сердца».*



Чисто преподавательская и кабинетная научная деятельность не могла полностью удовлетворить творческие потребности ученого. И он начинает заниматься активной практической инженерной работой в качестве инженера-консультанта Александровского механического завода Николаевской дороги (1883 – 1902).



Здание Николаевской инженерной Академии, С. – Петербург.

По проекту Щукина в 1892 г. был построен пассажирский паровоз 1-3-0 Нд с машиной двойного расширения, получивший после некоторой переделки (в серию Нв) самое широкое распространение на русских железных дорогах. Щукин являлся инициатором массовой постройки паровозов 1-3-1С по проекту Сормовского завода, которые были лучшими пассажирскими паровозами, построенными в России до революции, являлся инициатором и организатором при Министерстве путей сообщения Комиссии подвижного состава и тяги, в которой он непрерывно председательствовал в течение почти 20 лет.

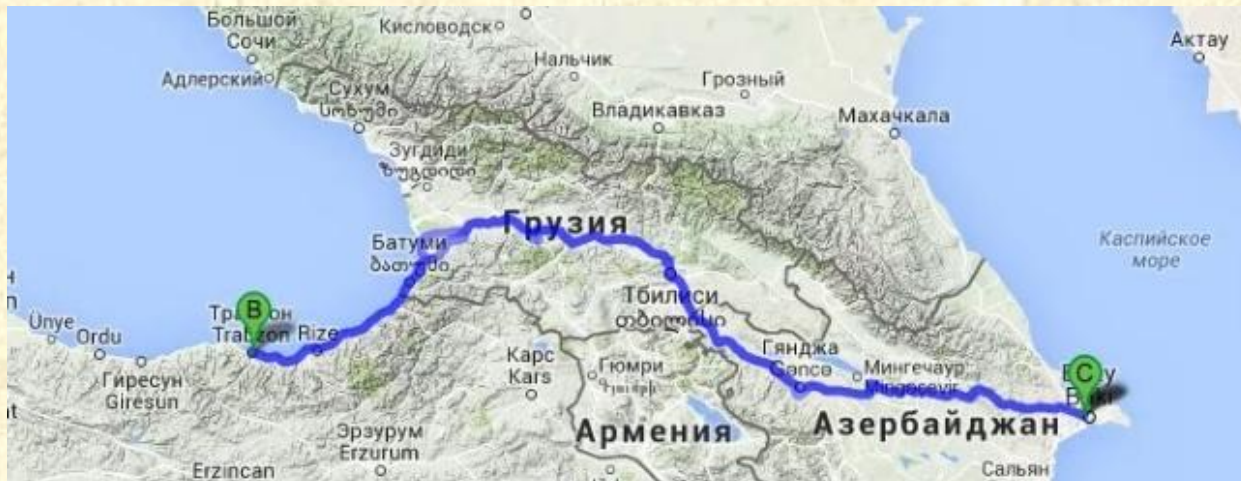


Паровоз серии Н типа 1-3-0

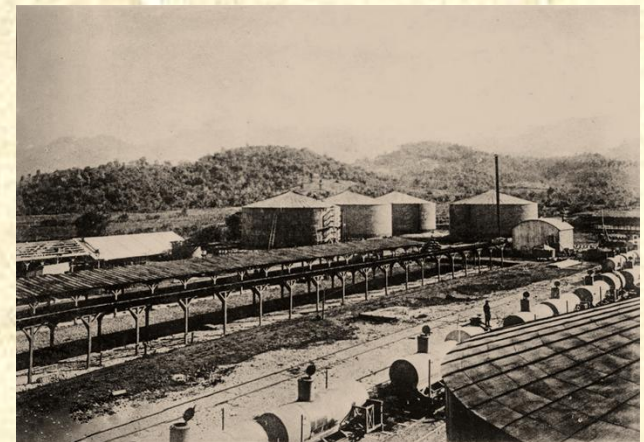


Паровоз серии С типа 1-3-1

Н. Л. Щукин проектировал пассажирские вагоны Николаевской железной дороги, грузовые вагоны с грузоподъемностью 1200 пудов. После посещения США Николай Щукин разработал проект и в сжатые сроки выполнил гидравлический расчет трубопровода - руководил строительством первого в мире керосинопровода Баку – Батуми протяженностью около 900 км (1897-1907).



**Керосинопровод
Баку Батуми**



В 1896 г. Леонид Щукин избран советом Института Почетным членом института. 1902-1910 гг. – член Инженерного совета МПС, с 1906 г. – директор Высших женских политехнических курсов в Санкт-Петербурге (с 1915 – Женский политехнический институт, с 1918 – Второй Петроградский политехнический институт).



Первый в мире женский политехнический институт

В 1910 году Щукин достиг зенита своей карьеры, когда получил пост товарища министра путей сообщения (в 19 начале 20 вв. - заместитель министра или главноуправляющего). На этом месте он создал сеть ремонтных заводов вдоль главных магистралей империи. В эти годы работа железных дорог у нас в стране стала одной из самых эффективных.

В 1918 г. Щукин Н. Л. возглавил первый состав Высшего технического совета при НКПС, а когда на его базе создали НТК НКПС, он до последних дней жизни работал в нем.

С 1919 г. – привлечен для работы в Специальной комиссии при Совете Труда и Обороне по восстановлению транспорта и, в первую очередь, его движущей силы – паровозов.

С 1922 г. – руководил Техническим советом по постройке советского тепловоза системы Я. М. Гаккеля.



Первый магистральный тепловоз ГЭ1 (ЩЭЛ1) системы Я. М. Гаккеля мощностью 735 кВт (1000 л.с.) построен в 1924 году.

Жена Щукина Л. Н. - Мария Карловна Штанге – немка по происхождению, артистка оркестра Мариинского театра. Дети: Иван и Николай.

Николай Леонидович Щукин умер второго июня 1924 в Петрограде. Похоронен на кладбище Новодевичьего монастыря.



Памятник Николаю Щукину представляет собой обелиск из путиловского камня — главного строительного материала в Петербурге с начала 18 века. Плитчатая стела установлена на четыре массивные пирамидальные тумбы. Памятник стоит на двухступенчатом стереобате. Могила инженера не огорожена, перед монументом — корзина с цветами.

Литература

1. Калько В. А. Тепловозостроению – 60 лет/В. А. Калько, Н. И. Субоч. – Локомотив. – 1984. - № 10, - С.13-16 : ил.
2. Зензинов Н. А. Старейшина русских паровозников/Н. А, Зензинов. – Локомотив. – 1983. - № 7. – С. 45-46.