

Журавский Дмитрий
Иванович

ПРОЕЗЖАЯ ПО МОСТАМ,
ВСПОМИНАЙТЕ О НЁМ!



Жура́вский Дми́трий Ива́нович

- русский учёный-механик и инженер, специалист в области мостостроения и строительной механики. Строитель знаменитого Веребьинского моста Николаевской железной дороги (в настоящее время — Октябрьская железная дорога). Лауреат Демидовской премии Петербургской академии наук

- Дмитрий Иванович Журавский родился 29 декабря 1821 года в селе Белый Колодезь Щигровского уезда Курской губернии (ныне - Золотухинского района Курской области). Отсюда он уехал на учёбу в Нежинский лицей, который блестяще окончил в 1838 году, проявив особые математические способности. После лицея семнадцатилетний юноша продолжает учёбу в Петербургском институте корпуса инженеров путей сообщения - одно из лучших высших учебных заведений России того времени. Здесь Журавский слушал лекции по математике известных академиков М. В. Остроградского и В. Я. Буняковского, и это повлияло на выбор специальности.

Николаевская железная дорога

- После окончания с отличием института в 1840 году молодого инженера направили на строительство Петербургско-Московской железной дороги. Российским инженерам предстояло преодолеть очень большие трудности при постройке железной дороги, которые не встречались в других странах. Это должна была быть по тем временам самой большой железной дорогой в мире длиной в 656 км. Ее трасса пролегла по непроходимым и трудным местам. Достаточно сказать, что на этой дороге предстояло построить 184 моста и 68 других искусственных сооружений. Нужно было произвести 97 миллионов кубометров одних только земляных работ. И российские инженеры отлично справились со своей задачей.

Руководящая работа

- В 1877 году Д. И. Журавский был назначен директором департамента железных дорог и занимал этот пост в 1877—1889 гг. ^[3]; в непосредственном ведении Журавского находился технически-инспекторский комитет департамента ^[2]. В этот период Журавский осуществил ряд важных мероприятий по увеличению провозной способности российских железных дорог.
- В 1883—1889 годах Журавский также был членом Совета Министерства путей сообщения (с 1886 года назывался Совет по железнодорожным делам).
- Умер Журавский в 1891 году, являясь признанным авторитетом в области мостостроения. Похоронен на [Митрофаниевском кладбище Санкт-Петербурга](#).
- Бюст Журавского установлен в Колонном зале ПИИПС в 1897 году. Его именем названа улица в [Донецке](#) (Украина).

Работа в других проектах

- Весной 1855 года Д. И. Журавского командировали на изыскания железной дороги от [Москвы](#) до [Орла](#)^[2].
- По возвращении Журавского в [Петербург](#) на него возложили перестройку [шпиля](#) на [соборе Петропавловской крепости](#) с заменой деревянных конструкций металлическими. Эти работы выполнялись в 1857—1858 годах совместно с архитектором [К. А. Тоном](#) и инженерами [А. С. Рехневским](#) и [П. П. Мельниковым](#).
- В ходе указанных работ Д. И. Журавский предложил конструкцию металлического шпиля собора и метод её расчёта, воплотив результаты расчёта в проект и реализовав его^[2]. Разработка технологического процесса получения крупносортного железа в качестве материала была проведена металлургом [А. А. Иосса](#)^[3]. За данную работу Д. И. Журавскому был присвоен чин [полковника Корпуса инженеров путей сообщения](#).
- См. также: [Петропавловский собор#История](#)
- В 1869 году Журавский работал над восстановлением сгоревшего [Мстинского моста](#). Эта работа стала одним из последних проектов Журавского в области мостостроения.
- В том же году для изучения железнодорожного дела Журавский был направлен в [США](#). По возвращении из этой заграничной командировки он был назначен членом в совет управления [Главного общества российских железных дорог](#). Вице-президентом этого общества он состоял несколько лет и в то же время являлся председателем строительного отдела [Императорского технического общества](#) и сотрудничал в его «[Записках](#)». В 1873 году Журавский участвовал — в качестве представителя Министерства путей сообщения — в работе [Международного статистического конгресса](#), проходившего в Санкт-Петербурге, и был избран вице-председателем коммерческой статистики^[2].
- В 1871—1876 годах Журавский активно участвовал в переустройстве [Мариинского водного пути](#), руководил проектированием обводного [Ладожского канала](#), [Морского Петербургского канала](#) и [Либавского порта](#). В эти же годы он вёл активную научную работу, исследовал прочность дерева при различных типах нагружения, а также изучал прочность [рельсов](#) при низкой температуре.

- Журавскому пришлось разрешить и ряд других сложных для того времени технических проблем. Так, например, для строительства мостов он применил дешёвую сосну, но предварительно пропитав её особым составом. Состав, предложенный Журавским, предохранял дерево от гниения и придавал ему особую прочность. Весьма показательно, что мосты из этой сосны простояли по тридцать пять и больше лет и снесли их только тогда, когда деревянные мосты решили заменить железными. В Ленинградском транспортном музее находится срез сваи, которую извлекли из воды при ремонте одного из мостов Петербургско -Московской железной дороги в 1926 году. Даже опытный специалист, глядя на этот срез, не сказал бы, что свая простояла без малого сто лет в воде. Журавский разрешил еще одну сложную проблему. Для испытания образцов применяемых материалов он сконструировал и построил специальные машины. Таким образом, он получил полные характеристики материалов для своих мостов. На этих же машинах Журавский определял прочность элементов и соединений конструкций ферм.

