

ющего в настоящее время рационально-эмпирического мышления заключается в преобладании логического подхода над историческим, в преувеличении роли эксперимента.

Эти выводы нетрадиционны, интересны и обоснованны. Справедлив упрек автора в недостаточной историчности и системности подхода к явлениям в нашем познании. Но этому есть и объяснение — извечная неполнота наших знаний. А преодолевается она, к сожалению, через тот же рационально-эмпирический стиль мышления. В частности, в истории науки, истории объектов и исследовании систем. По-видимому, будущий стиль научного мышления нужно искать не в отказе от рационально-эмпирического, а в сфере интегративных идей теоретического и логико-методологического знания.

Автор книги вынуждает читателя погружаться во множество проблем, которые не всегда непосредственно связаны с темой исследования. Значительное место в книге уделено, например, вероятностным и теоретико-групповым методам, применяемым в современной науке. Основательный анализ этих методов в книге, несомненно, будет полезен заинтересованному в этой проблеме читателю. Автор уделяет внимание рассмотрению принципа самодвижения, значимость которого раскрывается на основе теоретических идей и конкретных достижений физики, химии, биологии в XX в. В связи с анализом принципа самодвижения автор вводит читателя в область космической техники, привлекая при этом труды Циолковского и последующих теоретиков и разработчиков космических программ. В книге детально излагается гипотеза «слабоэнергетических ядерных трансмутаций», иначе говоря, гипотеза о превращении элементов при слабых энергиях. Выдвигаются убедительные аргументы в поддержку этой гипотезы.

В. И. Корюкин дает подробное изложение весьма неожиданных для современного читателя идей С. А. Подолинского (1850—1891), которо-

го В. И. Вернадский назвал «забытым научным новатором». Подвергая критике работы К. Маркса, Подолинский предлагает рассматривать человеческое общество как специфический этап в развитии природы. Анализ идей Подолинского в книге В. И. Корюкина — это, по сути дела, первая в нашей печати их аргументированная оценка и детальное изложение. Основная работа Подолинского «Труд человека и его отношение к распределению энергии» (М., 1991) только недавно опубликована на русском языке (предисловие П. Г. Кузнецова).

Книга В. И. Корюкина охватывает собственно научные, историко-научные и методологические области исследования. Иногда автор касается проблемы социального бытия, дает оценку современной политической ситуации. Правда, делает он это вскользь, фрагментарно. Например, автор вправе кратко высказать свое убеждение о преимуществах социализма, тем более что это убеждение опирается на изучение процессов управления экономикой. Процесс социализации действительно идет во всем мире. Но это именно процесс, тенденция, а не неизбежная закономерность и тем более не завершённое состояние. Создается впечатление, что подобного рода проблемы все же выходят за рамки обсуждаемой темы и это нарушает целостность аргументации основной концепции. В книге обсуждается множество самых различных проблем, и именно в силу их разнообразия анализируются они слишком бегло. С одной стороны, это создает чувство неудовлетворенности, с другой — может быть расценено и как достоинство. Именно благодаря множеству затронутых проблем, книга может иметь широкий круг читателей. Во всяком случае, историк науки, интересующийся методологическими аспектами своих исследований, найдет в ней разнообразный материал для своих размышлений.

А. К. Кудрин (Ярославль)

Коротко о книгах

В. Н. Краснов. От лота до спутника. История мореходных приборов и инструментов. М.: Транспорт, 1992. — 176 с.

Вызывает удивление тот факт, что до сих пор не было издано ни одной книги на русском языке, посвященной истории средств и способов кораблевождения, насчитывающей, как и история мореплавания, не одно тысячелетие. Однако, по данным историографии, это так. Первой попыткой восполнить этот пробел в нашей морской научно- и историко-технической литературе является книга В. Н. Краснова «От лота до спутника», выпущенная издательством «Транспорт».

Весьма удачна композиция книги, позволяющая читателю проследить эволюцию различ-

ных навигационных приборов. Первую главу автор посвящает докомпасному периоду судовождения, длившемуся несколько десятков столетий. В этот период судовождение представляло собой, по сути дела, лодманское ремесло, передававшееся от поколения к поколению. Основными навигационными ориентирами для мореплавателей были береговая черта, Солнце и Полярная звезда. Во многом помогли тогда мореходам и местные признаки, такие, как постоянные течения и преобладающие ветры, цвет воды и полеты птиц и т. п.

Судовождение стало искусством, а потом и

наукой, связанной с выбором оптимального пути судна в море и обеспечением точного следования избранным путем, только после того, как были изобретены компас, карта, лаг, секстан, хронометр и зародилась мореходная астрономия. Об этом рассказывается в следующих главах книги.

Убедительно, с документальной достоверностью автор вводит в научно-исторический оборот до сих пор неизвестные события, а также имена изобретателей новых средств и способов кораблевождения. Здесь читатель найдет имена русских и зарубежных ученых, инженеров и умельцев, оставивших заметный след в истории развития мореходных приборов и инструментов, теории и практики вождения кораблей. Многие из них по разным причинам не упоминались в публикациях, в том числе в учебниках по навигации и мореходной астрономии.

Рассказ о различных технических средствах кораблевождения автор заканчивает описанием современных инерциальных и спутниковых систем навигации, лазерных гироскопов, автоматизиро-

ванных комплексов. Мало того, он дает читателям прогноз на будущее, показывает, в каком направлении будет развиваться в XXI в. навигационное приборостроение как подотрасль судостроения.

Несомненным достоинством книги является ее простой язык, популярная форма и увлекательный характер повествования. Ныне, когда коммерческий аспект стал неперенным элементом в системе книгоиздательства, работа В. Н. Краснова однозначно удовлетворяет требования зарождающегося в стране рынка. Поскольку такой книги не было в отечественной морской научно-технической литературе, она не залежится на полках магазинов. Выпустив ее в свет, издательство «Транспорт» сделало хороший подарок морякам, приборостроителям и историкам в преддверии 300-летнего юбилея Российского Флота.

Б. Н. Макеев

А. Н. Холодилин. Ленинградский кораблестроительный. Факультет — институт — университет. Л.: Судостроение, 1992. — 399 с.

Признанным лидером среди высших учебных заведений кораблестроительного профиля (18 вузов и факультетов) является Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ), получивший ныне статус Государственного морского технического университета (ГМТУ). Истории этого вуза и посвящена рецензируемая книга. Ее автор, Александр Николаевич Холодилин, поступил в ЛКИ еще до войны, прошел все ступени карьеры — от студента до профессора, заведующего кафедрой — и работает здесь по сей день, являясь одновременно председателем Комитета истории судостроения НТО им. А. Н. Крылова.

Книга состоит из трех частей. В первой прослеживается развитие кораблестроительного образования в России (1696—1930 гг.), во второй рассказывается о становлении ЛКИ (1930—1967 гг.), и в основной, третьей части анализируется научно-педагогическая и организационная деятельность кафедр института (1967—1990 гг.).

Подготовка специалистов-кораблестроителей рассматривается автором на фоне теории и практики русского судостроения, в тесной связи с отечественным инженерным образованием. Поэтому он считает, что созданное в 1902 г. кораблестроительное отделение органически вписалось в Петербургский политехнический институт. По мере развития техники это отделение (затем факультет) само дало два ответвления: «авиационное» и «автомобилестроительное». Усложнение морской техники, развитие новых научных дисциплин и инженерных специальностей сделали необходимым преобразование кораблестроительного факультета в самостоятельный институт.

Становление ЛКИ совпало с развертыванием строительства большого флота, Великой Отечественной войны и качественными изменениями в послевоенном развитии флота. Чтобы дать представление о многопрофильности ЛКИ, автор приводит далеко не полный перечень кафедр.

В своей книге Холодилин показывает, как

совершенствовались знания о корабле, его энергетических установках и процессах создания сложных инженерных систем, и в этом смысле книга выходит за рамки освещения истории конкретного учебного заведения.

История кораблестроительного института заставляет задуматься над позитивным и негативным опытом реформирования инженерного образования в нашей стране. Сложившееся в начале этого века представление об инженере как создателе новой техники в последующие годы в силу ряда обстоятельств было заменено представлением об инженере как организаторе производства. С появлением в судостроении самостоятельных конструкторских бюро произошло более четкое разделение инженеров на проектировщиков и производственников.

Автор подверг критике ряд необоснованных новаций, таких, как отмена конкурсного отбора студенческих дипломных проектов в 20-е гг., приоритетный прием в вузы при наличии двухлетнего производственного стажа в 50-е гг., продолжительная (годовая) производственная практика на заводе, призыв студентов в армию. По его мнению, в результате этих мероприятий наша страна по уровню образования переместилась с первых мест на одно из последних среди развитых стран. А. Н. Холодилин в течение нескольких лет работал в ЮНЕСКО и имел возможность сравнить отечественную систему образования с западной. Последняя глава книги содержит ряд предложений по этой проблеме, реализация которых началась в связи с преобразованием ЛКИ в ГМТУ.

Опыт создания при университете колледжа показал, что из него выходят более подготовленные абитуриенты, чем те, которые заканчивают общеобразовательные школы. В связи с этим возникла идея пойти дальше и организовать лицей. Коллектив университета ищет новые пути возрождения престижа инженера и ученого.

Перспективы развития отечественного морского образования рассмотрены с учетом совре-