Йорг Шлайх - выдающийся немецкий инженер родился в 1934 году.

Трудное детство пришлось на военные годы. Но как всякое детство, оно заполнялось и приятными вещами: юный Йорг увлекался футболом, в свободное,время от учебы время шатался по лесу, благо тот был рядом, и, удивительное дело, строил шалаши. У папы-немца особенно не погуляешь, и

Йорг успевал еще поработать в столярной мастерской. Эта работа ему нра­вилась, и он был благодарен отцу за эту "науку". Во всяком случае, в 1953 году он был аттестован как профессиональный столяр. Этот опыт впоследствии был чрезвычайно полезен и во взаимоотношениях с деловыми людьми и со строительными рабочими. Более того, став известным инженером, он не чурался работать руками, делая модели своих будущих выдающихся произведений.

в 1952 году он поступил в Высшую Техническую школу в Штуттгарте. Как и многие его сверстники, он заинтересовался строительством ,причины этого интереса лежали на поверхности - время было послевоенное, но выбор между инженерией и архитектурой дался ему с трудом. И он разре­шил эту проблему с присущей ему энергией: будучи формально студентом-инженером, он посещал и лекции по архитектуре. Два года он учился, раз­рываясь в буквальном смысле надвое. Дело в том, что инженерный факультет находился в центре Штуттгарта, а архитектурный - на окраине города, и он все время пытался примирить несовпадающие по времени лекции. Во всяком случае ему удалось сдать все предметы, чтобы получить диплом магистра по архитектуре и выполнить дипломный проект по этой дисциплине - офис с выставочным центром. Сегодня он вспоминает: «посещение архи­тектурной школы помогло ему вынести докучающие лекции по математике и статике». Ничего себе признание!

Тем временем, его сестра постоянно поддерживала его интерес к вы­бранной специальности, даря всякий раз книги об инженерах-строителях, которые признавались за их мастерство и новаторскому подходу как архитекторы. Книги о П.Л.Нервии Ф.Отто о висячих покрытиях во время лет­них каникул, проведенных на Ближнем Востоке, он выучил наизусть.

В октябре 1955 года, получив диплом магистра, еще один, Шлайх поcтупает в Берлинский Университет. Там же он уже привлекался для ком­плексной математической экспертизы тонкостенных железобетонных обо­лочек. Вдобавок, он использовал практиковавшуюся для студентов - буду­щих инженеров - в Берлинском университете возможность изучить гумани­тарные предметы. Шлайх выбрал историю, философию и английскую лите­ратуру Берлин в то время был центром бурлящей интеллектуальной жизни.

Гелтры, опера были доступны и посещаемы. Брехт был в зените своей сла­вы. Кар -н и многие другие были только частью культурной жизни. В очередях за билетами, по воспоминаниям Шлайха, студенты проводили ночи в дискуссиях о политике, философии, литературе, музыке, которые продолжа­лись до утра. Еще он пел в студенческом хоре, играл на альте, был членом очень хорошего оркестра Свободного Университета Берлина, которым ди­рижировал Форстер.

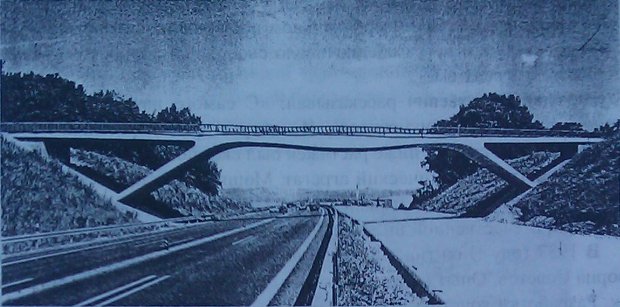
В Шлайхе, как инженере, слились берлинская теоретическая подготов­ка и практический подход Штуттгартской высшей технической школы. И, конечно, на формирование его выдающегося инженерного таланта оказали все гуманитарные дисциплины, которые он изучал. Можно удивляться, как

он все успевал!

После завершения университетского курса в Берлине Шлайх возвраща­ется в Штугггарт и начинает работать с Леонгардом (известным немецким инженером). Однако, спустя некоторое время отправляется в США снова учиться в Технологическом Институте Кливленда он защищает кандидатскую диссертацию, Здесь же он изучал различные методы инженерного а на которых не было в университетском курсе alma mater. Это позволило укрепить его понимание математики в применении к конструированию.

По просьбе Леонгарда в I960 году он возвращается на родину и продолжает работать над доктор­ской диссертацией.

Когда она была завершена, ему было предложено возглавить фирму, но он выбрал другой путь, образовав с Леонгардом и Адрой профессорскую консультацион­ную группу. Здесь ему удалось при проектировании гамбургской телевизионной башни воплотить в проекте собственные идеи. В 1966 году, побывав в Ленинграде на конгрессе ИАСС, Шлайх ста­новится активным членом этой организации. В 1961 году Шлайх начал читать лекции по железобе­тонным конструкциям. Как прак­тикующий инженер в партнерстве с Леонгардом и Андрой продол­жает работы по телекоммуникационным башням. После Гам­бургской (рис. 17) второй стала Штуттгартская, затем в Киле и Манхейме. Его «высотные» экс­перименты были распространены на водонапорные башни. Этот пе­риод его деятельности характерен проявленным интересом к обо­лочкам в виде гиперболических параболоидов. В 1968 году он внес значительную лепту в конкурсное проектирование Олим­пийского стадиона в Мюнхене (совместно с Леонгардом и Анд­рой). После мюнхенского периода Шлайх проектирует много мос­тов, вантовую башню в Шемехау-зене. Его мосты - жемчужины мостостроения (рис. 18). Огромен Его вклад в создание Европейских норм для преднапряженного железобетона. В 1977 году Шлайх обращает свой талант на стекловолокна, ис­пользуя их как арматуру в железобетоне.



**Мост в Кирханме**

В 1980 году с 18 сотрудниками он отделяется от группы Леонгарда-Андра и образует фирму «Шлайх и Партнеры». Обретя большую свободу Шлайх проектирует и строит мосты, активно пропагандирует конструкции для гелиостанций и делает многое другое. Йорг Шлайх - яркий представи­тель Т-сообщества, разносторонне образованная личность и блестящий ин­женер.

Йорг Шлайх, являющийся одним из величайших инженеров-строителей нашего времени, чье творчество посвящено прежде всего инженерному проектированию мостов, знаком с этим вопросом не понаслышке. Его бюро в Штуттгарте отвечает за устойчивость таких сооружений, как Гамбургская телебашня или крыша Олимпийского стадиона в Мюнхене.



Разумеется, в первую очередь мосты должны решать транспортные проблемы городов. Так, в 1995 г. в устье Сены на Атлантическом побережье был сооружен почти двухкилометровый мост «Пон де Норманди» — один из наиболее грандиозных инженерных замыслов, когда-либо осуществлявшихся во Франции. Он соединил портовый город Гавр с западной Францией. В 1998 г. в Лиссабоне над рекой Тежу был построен мост Васко-да-Гамы. 17-километровое сооружение связало центр с густонаселенными районами восточной части португальской столицы. И в то же время эти мосты являются шедеврами инженерного и строительного искусства



Шлайх отзывается о мосте через Сену как о сооружении «важном и оригинальном» с технической точки зрения, а комплекс мостов над Тежу называет «очень изящным и идеально выполненным».  
Тем не менее знаменитый инженер выступает против какого-либо единообразия. По его мнению, мосты наряду со своей главной функцией - связывать берега или части города - должны нести и эстетическую нагрузку. Мост обязательно должен быть разработан в соответствии с условиями своего местоположения, с тем чтобы действительно гармонично вписаться в природное окружение и точно выразить облик данного региона.



Так, Шлайх всегда занимался проектированием крупных мостов, которые бы имели неповторимый характер, как, например, мост Хугли Бридж в Калькутте. А мост Тинг-Кау, ведущий из Гонконга в аэропорт Чеп Лак Кок, является примером того, как топографические условия можно использовать с экономической выгодой. Помимо прочего, Шлайх является разработчиком целого ряда железнодорожных путепроводов и пешеходных мостов, как, например, в гавани Гумбольда в Берлине или на выставочной территории в Ганновере.



В Нидерландах символом современного мостостроения и новейших

тенденций в этой области стал мост Эразма в Роттердаме, построенный по проекту молодого архитектора Бена ван Беркеля. Комбинированный раскрывающийся мост на наклонных тросах соединяет деловой центр города с новым районом Роттердама «Коп ван Зюйд» на южном берегу реки Маас. Асимметричный мост и тросы, натянутые на пилон подобно парусу, напоминают по форме лебединую шею — впечатляющее соединение техники и эстетики.

**Самые большие мосты в мире:**

Лэйк Поншартрейн, США, 38,41 км



Донгхай, Китай, 32,5 км (движение открыто, но строительство еще

продолжается)



Оресунд, соединяет Данию и Швецию, 7620 метров (часть пути правда идет в тоннеле)



Акаши Кайкё, Япония, 1990 метров

