

В.Я. Корнилович

**Воспоминания
корабельного инженера
о постройке эсминцев
в 1914 – 1917 гг.**

ВОСПОМИНАНИЯ ИНЖЕНЕРА

Из воспоминаний Виктора Николаевича Корниловича

Усть – Ижорская верфь

Первая пара миноносцев – «Победитель» и «Забияка», спущенных на Усть-Ижорской верфи в октябре 1914 года, была отведена на Металлический завод, так как на верфи их не к кому было собирать. 23 Мая 1915 года была спущена вторая пара «Гром» и «Орфей»; их надо было достраивать мне с мастером Посселеем.

Наши черноморцы все попали на Металлический завод. Мне предстояло теперь работать с новыми, неизвестными мне людьми. Мне было предложено переехать на постоянное жительство на верфь.

На Металлическом заводе я нашел большие перемены: появилось много новых людей, выстроены новые цехи. Завод вынужден был нарушить свою традицию – брать только петербургских технологов, появились петроградские и киевские политехники. Число инженеров возросло до 65, небывалой ещё цифры. Кроме того, появилась первая женщина инженер-строитель. В канторе, где раньше даже в машинописи были только мужчины, теперь полно женщин. Выстроена новая главная кантора, вновь расширился турбинный цех, перекрыт крышей двор между четвёртым и двенадцатым отделениями. Количество рабочих устроилось.

Любопытна постройка огромного шрапнельного цеха. Как мне рассказывали, ещё в начале войны, когда у промышленников появились первые тревожные сведения о необычайно большом расходе снарядов, они обратились в Военное министерство с предложением своих услуг по организации снарядного производства. Министерство тогда отклонило это предложение и заявило, что беспокоится не о чем, русская армия снабжена снарядами в изобилии. Но после декабрьских боёв под Лодзью и Праснышем в Петроград полетели с фронта тревожные телеграммы о нехватке снарядов. На этот раз министерство вызвало заводчиков и предложило им срочно организовать производство снарядов. Металлический завод немедленно приступил к постройке огромного деревянного здания снарядного цеха, выписал из Америки через Владивосток несколько сот станков, к концу февраля смонтировал их и запустил в производство, причём уже в марте начали сдавать первые партии снарядов, а к июлю их выпуск достиг 7000 штук в день. Работали при этом, почти исключительно женщины-дворничихи, швейцарки, крестьянки прямо из деревни. На определённые группы станков приходился один настройщик.

К этому времени относится эпизод, рисующий как обиралась многострадальная русская государственная казна.

На совещании в Военном министерстве заводчики должны были представить свои соображения об организации производства и сметы.

Директор завода «Леснер» - С. предъявил смету на 750 000 рублей, но когда на совещании директоры других заводов стали оглашать свои сметы, то всюду оказалось, что сметы находятся в пределах от 1,5 до 2,0 миллионов рублей. Тогда С. просит вернуть ему смету, тут же на глазах председательствующего дописывает впереди своих 750 тысяч цифру 1 и получает 1 750 000 рублей. При этом просит принять его извинения за недопустимую небрежность машинистки, пропустившей цифру и тем исказившей истинную стоимость.

После совещания к С. подходит директор правления Металлического завода Фёдоров и говорит: «Или ваша машинистка действительно допустила небрежность, или... Вы очень ловкий человек». С. ответил: «Думайте что хотите».

15 Июня я явился к Косюре и получил назначение на должность его помощника, непосредственно ведущего механическую группу цехов и достройку судов.

Познакомился я со своими будущими сослуживцами. Двоих из них – Сергеева, начальника судостроительного цеха и Павлова, начальника механического, я знал ещё с постройки верфи. Теперь увидел начальника трубомедницкого – Филатова, всех мастеров, указателей, стаплового мастера. Все они были практики с более-менее продолжительным заводским стажем. Из них только Павлов окончил школу на Балтийском заводе и сохранил стремление к дальнейшему учению. После революции я дал ему возможность совмещать службу с учением

в Технологическом институте, который он, несмотря на свой уже не юношеский возраст, успешно окончил.

Новым цехом железных конструкций заведовал инженер Пестов. Он встретил меня довольно неприветливо, так как до моего появления считал себя кандидатом на должность заведующего верфью, хотя с судостроением совершенно не был знаком. Отношения у нас, будучи внешне корректными, не склеились. Карьерной обиды он не забыл, а вскоре после революции ушел с верфи на строительство нового завода в Донбассе.

Кроме этих лиц, был еще доктор, от всех болезней лечивший кастроркой, помощник Ко-сюры по хозчасти – Панков, и смотритель Емельянов, бывший слесарь Металлического завода, высланный из Петербурга за участие в забастовке.

С Панковым у меня сразу сложились хорошие отношения. Он был одних со мною лет, веселый и общительный человек, любивший хорошо пожить, умевший расшевелить самое скучное общество.

Мне отвели превосходную шестикомнатную квартиру в заводском доме, хотя, по моей семье, довольно было и половины, тем более что и мебели – то у меня было всего 7 – 8 самых необходимых в обиходе предметов.

Но неожиданно на меня свалились крупные деньги. Металлический завод имел обыкновение раз в год после собрания акционеров, где рассматривался годовой отчет и определялись дивиденды, давать служащим прибавки к получаемому жалованью.

Для служащих это было в пределах 5 – 10 рублей в месяц, для инженеров обычно 25 рублей. Если инженеру назначалась прибавка 10 рублей, то это деликатный намек на то, что с завода надо уходить. Правда, это были очень редкие случаи, так как с завода уходили сами, не выдерживая напряженной работы. Тот, кто проходил искус первых годов, втягивался в работу и двигался дальше уже благополучно.

В редких случаях майская прибавка доходила до 50 рублей. Но пределом месячного постоянного заработка был директорский оклад – 500 рублей. Начальники цехов получали 300 – 350 рублей. Характерно, что твердого штатного оклада не было. Можно было быть начальником большого цеха, но молодым инженером и получать 150 рублей, а рядом старый мастер в том же цехе получает 250 рублей. Так и было, например, у меня с Посслем. Правда, в дальнейшем инженер обязательно обгонит мастера, но это сказывалось не на постоянном окладе, а в так называемых «наградных». Последние также выдавались в мае. Размер их для служащих был 3 – 4 месячных оклада. Для инженеров он намечался, примерно, с этой цифры, но с каждым следующим годом увеличивался в полтора раза, а в прибыльные годы даже в два раза.

Вот эти наградные, в виде 3 000 рублей и свалились на меня в большем количестве, чем я мог рассчитывать, так как в предыдущий год получил 800 рублей.

И тут сказалась осторожная система Металлического завода: вручая мне конверт с «наградными» Эйланд сказал, что 3 000 рублей складываются из 1 200 рублей чисто наградных, т.е. полуторные прошлогодние наградные, и 1 800 рублей за сдачу двух миноносцев. Таким образом, если бы не было сдачи двух кораблей в 1915 году, то мои наградные в 1916 году исчислялись бы от 1200 рублей, а не от 3000.

На эти 3000 рублей жена купила сразу всю обстановку квартиры от буфета, письменного стола и прочей мебели до последней кастрюльки и поварешки на кухню. Последней нашей покупкой был рояль «Миньон».

Жалованье моё к этому времени было 250 рублей, да жена зарабатывала около 80 – 100 рублей.

В течение двух недель квартиру оклеили обоями, провели электросвет. Перевезли мебель и мы переселились в новое уютное гнездышко.

Усть-Ижорская верфь строила самостоятельно только корпуса судов. Механическое оборудование миноносцев она получала с Металлического завода, который изготавливал всё, начиная от 16 000 сильных главных турбин, до небольшого 20 киловаттного турбо-динамика насоса. В дореволюционной России, за исключением очень редких случаев, не было узкоспециализированных заводов. Для больших предприятий характерной чертой являлась универсальность.

Естественно, это и удорожало продукцию и снижало темпы её производства. Но даже при увеличенных, по сравнению с заграницей, сроках поставки, постоянным явлением было опоздание против договорных сроков. Так относились заводы не только к государственным учреждениям, но и друг к другу. Поэтому, если было необходимо застраховать себя от возможности значительного опоздания, надо было самим изготавливать необходимые изделия.

Для «Грома» и «Орфея» завод дал ещё не много. Всё его внимание было поглощено головной парой: «Победителем» и «Забиякой». Их вёл непосредственно Смыслов, который забрал к себе всех моих херсонских рабочих. Конструкторов я, всё же, настоял отдать мне.

Передо мной поставили трудную задачу: достроить мою пару до зимы, чтобы до ледостава они могли вступить в строй и уйти в Ревель, где находилась Минная дивизия.

Это значило, что до 1-го ноября мне надо целиком закончить мои корабли. Трудновато! До таких темпов я ещё не имел достаточного опыта.

Самое тяжелое было то, что на верфь не поступали ещё ни вспомогательные механизмы, ни главные турбины, ни арматура. Были установлены на миноносцы только котлы, донная арматура, да гребные валы. Но труб на складах было изобилие, а не надо забывать, что на миноносце самая трудоёмкая часть механических работ – трубопроводы, общая длина которых достигает нескольких километров.

Решение задачи я нашел в том, чтобы вместо отсутствующих небольших механизмов и арматуры делать деревянные макеты. Через месяц на кораблях создалась своеобразная картина: в воздухе, на переборках, в трюмах стоял ряд скелетообразных макетов, а к ним присоединены трубы.

Несмотря на недоверие к этому новшеству моего начальства, несмотря на иронические замечания старых мастеров, я всё же заставил продолжать работы таким образом, а в конце июля, когда мне удалось добиться поступления арматуры, я имел возможность доказать наглядно правильность этого приёма: вся арматура встала на свои места совершенно точно. Да, в конце концов, подправить концевые трубы было бы уже не так сложно, а время выигрывалось.

Теперь, в советское время, все судостроительные заводы широко прибегают к макетированию, но в 1915 году даже на таком передовом заводе, как Металлический, это было проблемой.

Достать арматуру тоже было нелегко. Иногда некоторые изделия были нужны неотложно: заканчивался трубопровод, надо было закреплять его окончательно, сдавать под опресовку и т.д. В этих случаях я брал предоставленный мне пассажирский катер и отправлялся с конструкторами в «экспедицию» на Металлический завод. Там мы шли в 13-й цех (арматурный) находившийся в отделе Смыслова, и отыскивали нужную нам арматуру, а затем я обращался к начальнику цеха Алексееву и просил, если возможно, дать её мне. Отказа никогда не было; рабочие относили отобранные арматуру на катер, и мы с восторгом мчались домой, где мастера и рабочие уже ожидали нас на берегу, хватали нашу добычу, и, через несколько часов всё стояло на своих местах. Всю эту операцию мне приходилось проделывать с некоторой осторожностью, так как я иногда успевал достать такую арматуру, которую даже на первой паре ещё не успели поставить.

Добрейший Алексеев нарушал указания Смыслова в этом отношении. Пригласит, было, меня в кабинет, нальёт стакан чаю, и начнёт рассказывать о всяких своих делах и не приятностях. От него я узнавал много подробностей, характерных штрихов из жизни мастеров, по существу, основного и решающего все дела в цехах командного состава. Алексеев не был «корлом», но прекрасно знал дело. За 30 лет работы изучил все станки, инструмент, приспособления, расценки и пр. Работал он качественно, но не торопясь, и только в отдельных случаях, когда припирало, он делал тот или иной клапан прямо с молниеносной быстротой. Работа этого небольшого цеха была очень важна для всего завода. Но Алексеев был не в фаворе у администрации - старики обладали определёнными консервативными привычками и не могли приспособиться к требованиям времени. В особенности, его, как и многих других старых мастеров, задевало поведение молодых инженеров, обгонявших их по служебной лестнице и не всегда справедливо и корректно относившихся к старикам. Ко мне он благоволил за то, что о допущенных ошибках я писал из Херсона непосредственно ему, а не дирекции.

«За то, что ты не выслуживался за мой счет, как обычно ваша братия делает, получай арматуру в первую очередь» - говорил он мне. Благодаря такому отношению, я стал довольно быстро продвигаться с трубопроводами, тем более что к этому времени стали поступать вспомогательные механизмы. Но однажды случилась неприятность. Смыслов приехал на верфь и увидел, что на «Громе» стоит такая арматура, которой не было даже на его головном «Победителе». Меня предупредили, что если я буду потихоньку доставать арматуру, то мне совсем запретят появляться в арматурном цехе. Вероятно, попало и Алексееву. Не желая его подводить, я сам стал осторожно и только в крайних случаях пользоваться его благожелательным расположением.

Известия с фронта всё хуже, всё трагичнее. Одна за другой пали наши крепости на Западном фронте. Оставлены Варшава, Вильна. Немецкая лавина, хоть и выдыхается, но пока ещё движется и приближается к Двинску. Мои родители эвакуировались из Варшавы, бросив там всё своё имущество. Отца перевели из управления Привислинских железных дорог в Москву, мать с братом-гимназистом переехали в Петроград, бабушка, мой старый друг, приехала ко мне. Ещё недавно счастливая семья рассыпалась. Тяжело было за родителей – потеряв в войну сына, они, всю жизнь неразлучные, сейчас теряли друг друга.

Но время и работа – лучшие целители. Работа отвлекала от печальных мыслей. Увлечение ею было большим счастьем для меня, так как жизнь в Понтонном, несмотря на её внешнюю налаженность и культурность, по внутреннему содержанию не была такой.

Интеллигенции было всего 6 – 7 человек, причем их интеллигентные интересы были глубоко различны. Каждый у себя дома скучал по-своему. Кто хотел время провести поинтересней и повеселее ехал в Петроград, а оставаясь дома или рано ложился спать, или раскладывал пасьянс, или шел на работу даже ночью. Клуба не было. Был любительский драмкружок из скучающих и жаждущих найти женихов дочерей мастеров и служащих. Спектакли ставились раза два в год. Кинокартины не демонстрировались, хотя были и зал и аппарат. Собираясь, инженеры, обычно, играли в Винт, бухгалтеры в Преферанс, а рабочие в Козла. Оживлению и веселью, обычно, должна была помочь спасительная водка.

У нас изредка собирались любители музыки. В вечерние часы летнего отдыха мы играли в теннис или городки, зимой катались на коньках или бегали на лыжах. Благодаря жене, я имел возможность читать понемногу новейшие книги, а из её рассказов имел представление обо всех новостях дня в области литературы, да и вообще гуманитарных наук; и хотя театр в эти месяцы я посещать за отсутствием времени не мог, всё же жизнь моя была достаточно насыщена культурными интересами.

* * *

По мере того как дело разворачивалось, а корабли начали оформляться, я с головой ушел в работу, дневал и ночевал на работе, бредил во сне миноносцами. Мной овладел своеобразный спортивный азарт: сделать их во что бы то ни стало, сделать в четыре с половиной месяца. Правда, перед глазами были «Победитель» и «Забияка», которые монтировались уже 10 месяцев, да еще на самом заводе, где все было к услугам монтажников. Но меня это не убеждало и не обескураживало, ведь в Херсоне, несмотря на мою неопытность, я достроил «Быстрого» за шесть с половиной месяцев, и теперь кое-какой багаж у меня есть. Плохо было только то, что довольно скоро у меня начали портиться отношения с Косюром.

Знающий инженер, построивший не один корабль, он был необычайно консервативен, пользовался устаревшими приёмами работы, не терпел никакой критики. Фактически, у него применялись те приёмы, которыми владели мастера. Последних, же, никто не инструктировал и не заставлял двигаться вперед.

Там был превосходный мастер Сергеев, исключительно опытный судостроитель, но работавший так же, как работал 25 лет назад. Всякое отступление от установившегося обычая таких людей раздражало. Раздражало это и Косюру. И вообще, он был человеком раздражительным и неуживчивым. К нему из-за этого плохо относились большинство рабочих. Сам он пересорился со всеми инженерами Металлического завода, теперь подошла и моя очередь.

Для начала мы сцепились из-за того, что я не в том порядке и не так, как принято, начал собирать судовые системы, в частности на макетах. «Надо было дожидаться получения арматуры от завода, а если её нет, то что же делать? верфь не виновата, нужно только зафиксировать это бумажкой».

Можно было подумать, что мы с заводом не связаны тесно, не работаем для одной и той же цели, а представляем два чиновных учреждения, заботящихся только о том, чтобы спихнуть с себя ответственность. Обострению отношений поспособствовало то, что на верфь как-то приехал товарищ морского министра Муравьев и, не только похвалил за догадливость, но просил о всех затруднительных случаях при постройке сообщать ему, и, даже, дал мне номер своего личного телефона с правом звонить ему в любое время дня и ночи.

На Металлическом заводе, как я уже говорил, не только широко представлялась возможность проявить свою инициативу, не только не взыскалось за ошибки, но и назначали молодёжь на самостоятельные ответственные должности. За три года работы на заводе меня самого приучили к самостоятельности, к тому, чтобы получать только принципиальные указания, а как выполнить – это было уже моё дело. Косюра требовал докладывать ему обо всякой мелочи, на каждый пустяк получать указания как его сделать. Естественно, что при таком положении инициатива душилась, появлялось формальное отношение к делу, становилось скуч-

но работать. Поначалу я пробовал выполнять все эти требования, но такой характер работы был мне органически противен, работать так я не мог. Столкновения учащались, понадобилось вмешательство директора, который, видимо, сделал соответствующее внушение, потому что после этого мне предоставили возможность не только работать в своих цехах самостоятельно, но даже стали подгонять корпусные работы применительно к механической части. Это было как нельзя более кстати, так как темпы работы повышались, механизмы к середине сентября были погружены, и теперь имелась возможность бесперебойно работать по трубопроводам.

В первых числах сентября начались заморозки, а однажды утром на термометре я увидел -3. Надо было нажимать, тем более, что старожилы предсказывали раннюю зиму, сильные морозы и скорый ледостав.

В конце августа прошел мимо верфи по Неве своим ходом только что законченный «Победитель». Местоположение Металлического завода для вывода судов на испытания было не особенно благоприятным, так как при направлении в Кронштадт надо проходить 4 моста, разводящиеся в определённые часы ночи. При большом движении судов это нелегко было сделать в одну ночь такому длинному кораблю как наш миноносец. К тому же надо было соблюдать крайнюю осторожность, чтобы на быстром течении в разводных пролётах не повредить корпуса судна. Если же пойти на предварительный заводской пробег вверх по Неве до Ивановских порогов, где удобно развернуться на широком разливе реки, то надо было пройти только два моста с пролётами новейшей системы, разводящимися в течении нескольких минут. В случае необходимости возможно подойти и к Усть-Ижорской верфи, и к Обуховскому, и к Невскому заводам. Поэтому на заводе решили сделать пробег по Неве. К сожалению, закончился он неудачно. Немного выше нашей верфи «Победитель» наскочил на затонувшую на фарватере неогражденную баржу, повредил себе винт и погнул вал. Сопровождавшие миноносец буксиры отвели его обратно на завод.

В министерстве бушевали, нашего заводского капитана Николаева обзывали нелестными эпитетами, хотя этот сподвижник адмирала Макарова был превосходным водителем и изумительным спокойствием искусно управлял кораблём. Было приказано, чтобы командир миноносца вывел его в Кронштадт для ремонта в док. На следующую ночь «Победитель» под военным командованием был взят буксирами, потащившими его под мостами. При проходе Троицкого моста буксиры неумело засадили его под неразводной пролёт, причём корабль получил ряд повреждений на верхней палубе. С трудом несколько буксиров вытянули застрявший под мостовой фермой миноносец и привели его обратно на завод. Это совпало с началом рабочего дня. Рабочие, увидевшие картину повреждения корабля, который они с таким напряжением закончили, собрались на причале и стали громко требовать наказать виновных. Военное начальство незаметно скрылось с другого борта на шлюпке. Через день «Победитель» был отбуксирован в «Кронштадт» и поставлен в док.

Тяжелый урок с «Победителем» заставил меня всё внимание обратить на максимальную точность и тщательность сборки механизмов и систем, чтобы идти в «Кронштадт» с полной уверенностью в безукоризненности их работы. Непрерывный нажим, постоянное, почти круглосуточное сидение на кораблях дало свои результаты. В начале октября «Гром» настолько продвинулсь вперед, что можно было разогреть котёл и начать пробу вспомогательных механизмов, а 12 октября состоялась и швартовная проба. В основном корабль готов, остались отделочные и подборочные работы. Механическая часть, несмотря на мой меньший опыт, меньшее количество рабочих, обогнала корпусную. В июне мне казалось невозможным смонтировать корабль за 4,5 месяцев. На самом деле уложились в 4. Чему же я был этим обязан? Прежде всего, людям. Нас было несколько ведущих весь монтаж техников. Моими не подчинёнными, а товарищами и друзьями были в первую очередь конструкторы: Семёнов, Коваль, Молчанов, мастера Нуgis и Поссель. Первые были почти моими одногодками, Нуgis немного старше. Мы все работали дружно, всех увлекала интересная работа, каждому предоставлялась полная возможность проявлять свою инициативу. Но ещё больше я был обязан рабочим. Те дружелюбные отношения, которые создались у меня с ними на юге, сохранились и на севере. Этому способствовало и то, что мы все жили в одном посёлке. После работы мы, встречаясь по дороге, часто беседовали на житейские темы, не раз вместе играли в городки. Рабочих я знал не только по фамилиям, но и по именам, многие приходили ко мне за книгами и не раз оставались попить чайку.

На эти отношения косилось начальство, но никаких внушений не делало.

Между тем, в работе это создавало удивительную товарищескую обстановку. Не надо было приказывать, не надо было делать каких-либо денежных посулов. Достаточно было попросить сделать что-либо, и всё делалось с предельной быстротой. При этом я сам внима-

тельно следил за тем, чтобы заработка рабочих не страдал. Зато меня постоянно упрекало начальство в том, что я «развращаю» рабочих.

Будущее показало, что, несмотря на мою неопытность, руководствуясь только производственными интересами, я шел не только по правильному пути, но и по более выгодному для завода. У меня работало вчетверо меньшее количество рабочих, чем на «Победителе», но заработка был почти вдвое выше. И делали они вдвое скорее. Затраты на монтаж механической части «Грома» были 77000 рублей, а на «Победителе» - 125000 рублей.

15 Октября внезапно ударили морозы, а через несколько дней из Ладожского озера пошли первые льдины. Было приказано немедленно уводить «Гром» и «Орфей» в Кронштадт, где предстояло докование.

Ранняя зима делала из-за льда ходовые испытания в Кронштадте. Положение осложнялось ещё тем, что «Орфей» имел готовность не более 60 %, то есть надо было ещё не менее 3,5 месяцев работы, чтобы закончить его, да, кроме того, и сдаточная команда была занята на «Забияке».

Поэтому, под давлением Морского министерства, дирекция решила отправить наши миноносцы для достройки и сдачи в Гельсингфорс, где море позже замерзает и, обычно, вскрывается почти на целый месяц раньше чем в Кронштадте.

На «Орфей» стали срочно грузить все нужные для достройки материалы, арматуру, инструмент. Между тем, лёд на Неве шел всё гуще и гуще. 23 Октября Нева всталась. Были вызваны ледоколы, с трудом пробившиеся к верфи. Утром 25 октября мы отчалили и медленно на буксире ледоколов пошли в Петроград.

Только к ночи пришли мы к Литейному мосту. Две ночи проходили мосты, ещё два дня отстаивались у стенки Балтийского завода, пережидая возобновившийся ледоход, и только 30 октября вошли в Среднюю гавань Кронштадта.

Всюду был лёд, только у самого Кронштадта чисто. 5 Ноября нас поставили в док. Накануне из дока вышел «Забияка». Через три дня он шел на пробег. Незадолго перед тем закончил свои испытания и поднял военный флаг «Победитель», сейчас он шел на ходовые испытания.

На форсированном ходу у «Победителя» неожиданно появилась вода из незадраенных горловин в румпельном отделении. Горловины были тут же задраены, но миноносцу пришлось снова стать в док, где было обнаружено, что 4-х миллиметровые листы обшивки над винтом были разорваны ударами волн. Пришлось усилить обшивку до 9 мм, причём было дано указание такую же замену произвести на последующих кораблях. И ещё одно неприятное явление обнаружилось – при продувании котлов через кингстоны, конденсация пара в междуудонных патрубках, проходящих в нефтяных ямах, была причиной сильных ударов, разрывающих патрубки, отчего в нефть попадала морская вода.

Для устранения этого эффекта, при вводе миноносца в док, мы поставили в кингстонные патрубки так называемые «шумоукротители», представляющие собой два усечённых конуса, поставленные вершинами друг к другу, наподобие эжектора. При проходе пара происходило засасывание воды, удары прекратились, слышался только мерный рокот, а продувание стало возможным вести при любом давлении, до полного включительно.

10 Ноября, после испытаний «Забияки», сдаточная команда – все те же старые знакомые и друзья по Херсону, перешла на «Гром».

Море замёрзло уже до приёмного маяка. Торопились всячески. 23-го «Орфей» на буксире. На «Громе» закончили все работы, подняли пар во всех котлах, приняли полный запас топлива, пресной воды, боеприпасов. Пойдём своим ходом.

Первый выход сразу в Гельсингфорс в осенних условиях Балтийского моря – это серьёзное испытание.

В ожидании приказа о выходе, ходили в Александровский док посмотреть на моих любимцев ещё с Японской войны – «Россию» и «Громобоя». Пусть они не особенно удачны, пусть слабы их вооружение и броня, но за ними боевая слава. Эти корабли совершили смелые рейды в глубину Токийского залива, сражались с японцами 1 августа 1904 года. Они символизировали собою историю.

Их несовременные высокие борта казались грозными и непоколебимыми, их корпуса в доке казались колоссальными. Они выходили из дока и должны были следовать в Гельсингфорс.

Утром 24 ноября нас взял ледокол и повёл мимо кронштадтских фортов в Финляндию, а ещё через 4 часа вышли вслед за нами и крейсеры.

С интересом смотрел я на Кронштадт. Его я видел с моря первый раз. Форты его, хотя и старые, всё же смотрели грозно. Мрачное впечатление произвёл Чумной форт. Во мгле промелькнул силуэт Толбухина маяка. Сколько раз, ещё в детские годы, при чтении морских рас-

сказов, представлял я себе мысленно этот загадочный Толбухин маяк, стоявший у входа в какой-то новый таинственный мир, куда на три года отправлялись корабли с гардемаринами, юными лейтенантами, бородатыми артиллеристами, грозными адмиралами. Мимо него в свой страдный путь к Цуссиме прошла Вторая Тихоокеанская эскадра...

Слева, после Красной Горки, настоящей твердыни и защиты Кронштадта и Петрограда, открылся Шепелевский маяк. Лёд стал слабее, появляются полыньи. Прошли приёмный плавучий маяк. Чистая вода! Буксир отдан, командир благодарит ледокол за помощь.

Звонок машинного телеграфа – «малый ход». «Гром» начал свой жизненный путь.

Зимний день идёт уже к концу. Покачивает всё сильнее и сильнее. Прошли Большой и Малый Сескары, Нарву, Соммеро. Скоро Гогланд, тот грозный Гогланд, который называют кладбищем кораблей. Стало совсем темно. «Гром» делает 300 оборотов – 21 узел. Если так пойдёт и дальше, на рассвете будем в Гельсингфорсе.

Вдруг из НМО прибегает рабочий и просит немедленно туда спуститься. Скатываюсь по трапу и бросаюсь к выгородке воздушного конденсатного насоса, около которого растерянно столпились наши рабочие и матросы. Из под работающего насоса ключом бьёт вода и быстро прибывает.

Мелькнула мысль, что произошел такой же разрыв наружной обшивки как на «Победителе», но там было какое-то объяснение, а почему здесь? Всё это промелькнуло в сознании точно молния. Ответить сам себе не мог, так как события стали разворачиваться с кинематографической быстротой.

Даю распоряжение включить откачивающие эжекторы. Вода так же быстро прибывает. Добавляю через две минуты ещё два переносных эжектора. Всё равно вода прибывает. Люди волнуются, тревожно смотрят мне в глаза. И у самого на душе тревога, но держу себя в руках, делаю спокойное лицо, но мысль лихорадочно работает над вопросом отчего это произошло, что делать? Выгородка залита полностью, машинисту пришлось вылезти оттуда. От командира прибыл вахтенный узнать, что произошло. Одновременно из кочегарок сообщают, что в питательных цистернах нет воды, уменьшается уровень воды в котлах. Пускаю оба испарителя. В то же время начинает садиться давление пара, а в электросети напряжение, и постепенно темнеют лампочки. Вдруг мозг как молния пронзает мысль. Зачерпываю горсть воды и пробую – пресная. Спокойствие! Обшивка цела. В это мгновение свет погас. Все, без исключения, механизмы остановились. Кочегары сообщили, что так как вода ушла в нижнюю гайку водомерных кранов, они выключили котлы. Зажигаю спичку. Чтобы проверить своё предположение иду к воздушно – конденсатному насосу. Это правильно – вода больше не бьёт. Следовательно, нет никакого наружного повреждения, ибо забортная вода была бы солёной. Значит, произошла какая-то авария в конденсатном насосе. Лезу в воду, руками ощупываю корпус насоса. Так и есть, отлетела горловина, насос через неё выкачивал всю пресную воду из главных холодильников и питательных цистерн. Понятно, что эжекторы не могли справиться с водой. Они все вместе откачивали 40 тонн воды, а насос один давал 90.

Итак, волноваться нечего. Двести человек жадно смотревших на меня беспокойными глазами, облегченно вздохнули.

Но положение наше было далеко не блестящее. Пресной воды нет, пара нет, света нет. Свежий ветер. Нас сильно качает. Осветиться не можем. Находимся на фарватере. За нами следом идут «Россия» и «Громобой», которые раздавят нас, даже не заметив этого. А впереди ещё грозный Гогланд – последнее горше первого. Бросили якорь. Теперь как можно скорее осветиться.

Пресной воды нет, придётся брать забортную. Осмотрев все котлы, в одном нашел воды немного выше нижней гайки. Велел ручной форсункой поднять пар, и когда давление стало около 4 атмосфер, пустил трюмно-пожарный насос и налил воды в питательные цистерны. Здесь была сделана большая ошибка. Я начал питать солёной водой все котлы вместо того, чтобы дать её только в один. Тогда я бы могпустить испарители, через 3 – 4 часа иметь небольшой запас пресной воды и, выключив засоленный котёл, перейти на нормальную работу остальными. Между тем, у меня оказались все котлы с соленой водой. На следующий день из-за этого началось вскипание воды в котлах, а на всех фланцах паровых труб, на арматуре выступил налёт соли.

Но, как бы то ни было, около часу ночи мы пустили, кроме главных, все механизмы и дали свет. Идти дальше командир не решился, так как было неизвестно где мы находимся.

Около двух часов ночи совсем недалеко от нас в ночной мгле прошли громады «России» и «Громобоя». Ещё немного позже, пробежал миноносец. Он, видимо, чрезвычайно удивился, что в таком месте, в такое время стоит освещённый корабль. Обогнув нас с другого борта, скользнул лучом прожектора и исчез во мраке ночи.

При свете нашел я и причину аварии: оказалось, что отлетели шпильки на которых держалась горловина конденсатного насоса. Вообще, латунный сплав давал неоднократные и неприятные обрывы болтов и других деталей подвергавшихся вибрации.

Когда рассвело, мы увидели, что стоим недалеко от Гогланда. Угрюмо выглядел этот грозный часовой, стоящий почти на середине Финского залива. Голые зеленовато-серые скалы безо всякой растительности, не видно никаких поселений, у подножия острова извивается белая полоса прибоя.

Снялись с якоря и пошли в Гельсингфорс. Огибая Гогланд, по традиции моряков, бросил в воду монетку – дар морскому Богу.

Очевидно, Бог не был особенно придирчив и за двугривенный послал приличную погоду. Несмотря на тучи, было сравнительно тихо, волна небольшая, почти не качало. Дали 300 оборотов – 21 узел. Но эти обороты продержались недолго, и несмотря на полностью открытый вентиль турбины, начали садиться и дошли до 50. Миноносец шел черепашьим шагом и, наконец, совсем остановился. Что-то непонятно было в этом. Сколько мы все не ломали головы, придумать мало-мальский ответ не могли. Вероятно, около часа мы пробыли в этом неопределенном положении. Я обратился даже за советом к командиру, не вызвать ли по радио буксир, но Тырков отказался и хорошо сделал, так как неожиданно турбина стала давать обороты, постепенно увеличившиеся, пока они не дошли до 300.

Стало еще непонятнее. В голову пришло предположение, что солью забросало сито парового вентиля, почему подача пара через сито прекратилась и турбина остановилась. По-степенно размывая соль, пар начал проходить через отверстия сита и обороты стали прибавляться. Дальше всё пошло нормально. Около 16 часов мы подошли к Грахаре, милях в 15-ти от Гельсингфорса. Вдруг в машинном отделении телеграф дал «полный назад». Для первого раза – это ответственное испытание турбин, но они выдержали его блестяще. Оказалось, что мы наскочили на противолодочную сеть и залезли на минное поле. Выбравшись оттуда, умеренным ходом прошли Грахару. В 5 часов вечера мимо фортов Свеаборга вошли в живописную Гельсингфорскую Северную гавань. Обогнув Скутеден, стали у стенки военного порта. За несколько часов до нашего прихода отшвартовался «Орфей». Мы стали с ним рядом.

Жизнь на корабле мне порядочно надоела, и я с удовольствием переехал в прекрасную гостиницу на вокзальной площади. Со своеобразием финских нравов мне пришлось ознакомиться немедленно. Я заказал ванну, через полчаса горничная стучится в дверь и сообщает, что ванна готова. Отправляюсь туда и застаю очаровательную блондинку, лет двадцати, сидящую на табурете в ванной комнате. Хочу начать раздеваться и выжидательно смотрю, когда она уйдет. Но девушка сидит совершенно спокойно и не обнаруживает желания удалиться. Тогда прямо её спрашиваю чего она ждёт?

- Я пришла вас мыть.

Весьма смущенно говорю, что не смею её утруждать и вымываюсь сам, а её прошу уйти. Она улыбнулась и вышла. В дальнейшем оказалось, что в финских банях не только в женских, но и в мужских отделениях, банныщики – женщины, правда, уже пожилые и, отнюдь, не выглядевшие так привлекательно, как банныца в гостинице. На следующий день познакомился с другим местным обычаем.

В обеденной зале гостиницы стоял отдельный стол со всевозможными самыми разнообразными закусками (секса). Можно было брать их сколько угодно. Всё входило в стоимость обеда, отдельной платы за эту сексу не брали. Мои конструкторы учли эту особенность и в периоды безденежья стали приходить со мной, садились, не заказывая обеда, за столик, а затем шли к закусочному столу, и наедались до отвала, ничего не платя.

В трамвае нет кондуктора. У входа висит кружка, в которую пассажир обязан опустить 10 пенни. Если кто-либо «забудет», другие любезно ему напомнят об этом.

Гельсингфорс своеобразный северный город. Гранитная почва, гранитные дома, гранитные берега фиордов, прорезывающих город во многих местах. Тёмно-зелёные деревья красиво выглядят на улицах, в Бруно-парке, на скалах окаймляющих синюю воду фиордов.

В Гельсингфорсе с первых же шагов чувствуешь себя заграницей. Чужой язык, чужие люди, враждебно относящиеся ко всему русскому. В гостиницах с трудом отвечают на обращения русских; отвечают по-французски, по-шведски, по-английски, по-немецки, но только не на русском языке. Шведская культура чувствуется на каждом шагу. Надписи на улицах, в кино обязательно на трёх языках: финском, шведском, русском. Город мелкобуржуазный, с потугами на европейскую столицу. Очень красивая гавань делится на Южную-коммерческую, подходящую к самому центру Гельсингфорса – Эспланаде, и Северную-военную. В последней мы и ошвартовались

На «Громе» прибыло около 100 человек рабочих: слесарей, медников, минёров и т.д. По железной дороге приехало ещё около 200 человек, главным образом корпусников. Никаких общежитий, естественно, не было. Никто не организовал заранее их встречу и поселение на частных квартирах. Каждому предоставлялось устраиваться самостоятельно. Согласно заводскому положению, рабочему в командировке выплачивались 1 рубль суточных и 0,5 рубля квартирных. Правда, за 15 рублей в месяц можно было найти себе маленькую комнату, и если жить вдвоём или втроём, то за 30 рублей можно было найти прекрасную меблированную комнату. Но дело в том, что, как только частные хозяйки узнали, что приехали сотни людей, да ещё русских, так тотчас же стали поднимать цены.

В Гельсингфорсе были мастера Металлического завода – Хякли, Стенбом и другие, занимавшиеся постоянным гарантийным ремонтом орудийных башен. Я старался достать у них адреса, где можно было бы дешевле и лучше устроить наших людей, но Стенбом неохотно шел навстречу – для них я оказался не совсем удобным соседом.

На третий день квартирных мытарств рабочих, всё время резонно обращавшихся ко мне помочь им, я, не видя иного выхода, решил на свой страх добавить им всем по 50 копеек квартирных, чем нарушил правила Металлического завода. Последний вряд ли обратил бы на это внимание, если бы не Стенбом, которому это было большим ударом, так как задевало его кровные интересы. Он работал хотя и от завода, но с подряда, то есть по твёрдой цене. Ему предоставлялось право брать рабочих, сколько он считал нужным, и платить им по своему усмотрению. Естественно, что он выжимал из рабочих всё что мог. Когда же я прибавил своим рабочим, он получил требование об аналогичной прибавке от своих. В Петроград полетел донос на меня, что я сбиваю цены. С завода приехал Смыслов, но его рабочие тоже осадили, он уехал обратно, санкционировав все мои денежные распоряжения, и обругав по дороге Стенбома.

С одним делом покончено. Надо теперь организовать собственное помещение.

У Стенбома была маленькая деревянная мастерская с несколькими станками и верстаками. Я решил пристроить к ней деревянный же флигель для слесарных верстаков и трубопроводчиков, с таким расчетом, чтобы после нашего отъезда эти помещения остались для будущей гарантийной бригады по миноносцам. Поскольку помещение находилось на территории военного порта, пришлось получить разрешение командира последнего на постройку. Ко мне сейчас же явился предприимчивый подрядчик, с которым мы договорились о цене. Через неделю помещение было полностью закончено, и мы начали работать над подготовкой «Грома» к ходовым испытаниям, а «Орфея» достраивать. Производственное колесо завертелось и жизнь вошла в нормальную колею.

Долго пришлось заниматься очисткой котлов, холодильников, трубопроводов от осевшей на их стенках соли, но к 11 декабря закончили и эту работу. Можно было бы идти на ходовые испытания, но разразились жестокие штормы с морозами. С моря приходили корабли в истёрпанном виде, с истерзанным рангоутом, с обломанным капитанским мостиком, покрытыми льдом и снегом. Особенно памятны мне два миноносца-добровольца, которые имели вид ледяных глыб, из которых высывались верхушки дымовых труб, а из труб валил черный дым (добровольцы – так назывались 26 миноносцев, построенные на добровольные пожертвования после японской войны).

После штормов, продолжавшихся до середины декабря, сразу ударили тридцатиградусные морозы, и залив замёрз.

Навигация закончилась. Ни о каких ходовых испытаниях не могло быть и речи. Тем не менее, я решил все якорные испытания провести немедленно. Всё прошло благополучно, только в минных аппаратах тяжело работала муфта, так как глицерин от холода сильно густел.

Неожиданно, 26 декабря приехала на три дня ко мне жена. К этому времени я подыскал себе меблированную комнату на Скатудене недалеко от военного порта. Недостатком жизни в этой комнате было постоянное стремление моей финки – хозяйки держать, чуть ли не весь день, открытым окно независимо от мороза, и только вечером затапливать камин. Режим, несомненно, гигиеничный, но к утру у меня, обычно, зуб на зуб не попадал.

Жена, не любившая холода, мёрзла отчаянно, но свой отпуск провела весело, так как жизнь в Гельсингфорсе того времени была дешевле, удобнее и комфортабельнее чем в Петрограде.

Благодаря низким пошли нам заграничные товары были значительно дешевле, тем более что нам жалование платилось по валютному курсу. Магазины буквально ломились от заграничных товаров. Наш заработка позволял покупать теперь те вещи, которые так близки сердцу женщины – духи и безделушки, не говоря уже о белье, обуви и пр.

Вечером было уютно сидеть вдвоём в ресторане за столиком, освещённом не люстрой, а настольной лампой с кружевным матерчатым абажуром, придававшим интимный характер ресторанному ужину.

Три дня пролетели незаметно. Жена уехала в Петроград.

Наступил новый 1916 год. В Гельсингфорсе относились к этому с особой серьёзностью. Задолго заказывались столики, у каждого офицера был свой любимый ресторан. В кают-кампаниях «Грома» и «Орфея» по этому поводу тоже шли оживлённые дебаты.

31 Декабря, хотя я и не собирался никуда идти, моряки меня всё же вытащили встречать Новый Год. Мы весело провели время в кафе, но когда веселье стало переходить общепринятые границы, и весёлые морячки стали швыряться посудой, пришлось убедить их отправляться домой. При доставке их на корабли произошел трагикомичный эпизод. Мы с трудом довели одного офицера до вахтенного и сдали ему. Но когда вахтенный повёл его по палубе, то не смог удержать в равновесии и офицер слетел в открытый минный погреб, откуда его вытаскивали минеры теме же талями, какими поднимают мины к аппаратам. И на Балтийском флоте, подобно своим коллегам с Черноморского флота, офицеры сами подрывали свой авторитет.

На «Громе» подобраны все мелочи, устраниены все дефекты, выявленные при якорных испытаниях, остались только ходовые.

Но не только рейд, но и весь Финский залив замёрз. Застыли среди Северной гавани серые громады линкоров и крейсеров, из которых особой пропорциональностью и современным видом отличался «Рюрик». Залив в красивой рамке скал с зелёными соснами. Войны не чувствуется, движение на улицах круглые сутки; театры, кинематографы, рестораны переполнены. Несмотря на запрет, вино льётся рекой. У моряков все те же специфические интересы и разговоры, всё крестики с бантами, всё те же девушки, только здесь они называются «френкен».

Трудно было даже представить себе, что фронт находится всего в 100-150 километрах по суше, а по морю и того меньше, настолько мирной была жизнь. Пока ещё была навигация, приходившие с моря суда имели явные доказательства боевых действий: пробитые трубы, иногда, развороченная палубная надстройка. Но с ледоставом и это прекратилось.

В спешке отправки «Орфея» с Усть-Ижорской верфи на него ставили оборудование, арматуру, трубопроводы, не особенно тщательно всё проверяя. Да и не было физической возможности это сделать. Теперь пришлось всё осмотреть, выверить.

Несмотря на опытность рабочих, иной раз случалось, что они или сами не замечали своих ошибок, или даже, полагаясь на русский «авось», допускали крупные промахи. На этой почве произошел характерный инцидент, в тот момент для меня не особенно приятный, но позже принесший большую пользу.

Ещё на «Быстром» у нас были проблемы с матросским гальюном – плохо работали захлопки, и на волне всё содержимое фановых труб стремительно вылетало обратно, покрывая точно лепной работой, стены помещения. После этого я обращал внимание бригады на необходимость тщательной пригонки захлопки и отличного качества пружины. На «Орфее» это было сделано настолько «тщательно», что фановая труба вообще не очищалась. Слесарь уверял, что просто пружина тугая, я же заподозрил, что он захлопку поставил в обратном положении, то есть она наружу не открывалась. После нескольких его возражений я засучил рукав, нащупал рукой захлопку и убедился в правильности своего предположения. Тогда заставил и слесаря проделать то же. Не скажу, что я это проделал без содрогания, но зато после слышал как рабочие говорили: «надо делать тщательно, всё равно проверит, а если нужно будет, полезет в г....».

Проверка исполнения распоряжения и уверенность любого исполнителя, что начальник действительно проверит – великая вещь!

Помимо основной работы по достройке эсминцев, меня наградили ещё и дополнительной работой в качестве гарантного инженера от завода, так что приходилось заниматься ремонтом «Победителя» и «Забияки», а для этого иногда отправляться в Ревель, куда два раза в неделю ходили военные ледоколы. Я имел постоянный пропуск и билеты на них. Такое путешествие было не совсем безопасное, так как постоянно попадались всплывшие мины, но зато значительно сокращало путь до Ревеля: 8-9 часов вместо, почти, 2-х суток по железной дороге через Петроград.

Постоянные осмотры и обследования работы кораблей, выслушивание работы механизмов через трубочку, которую я себе смастерил наподобие докторского стетоскопа, постоянное анализирование причин неполадок, приучили меня смотреть и на машины, и на корабли, как на какие-то живые существа с болезнями, с необходимостью лечить их.

Самым неприятным и скучным делом для меня была закупка полагающегося кораблям снабжения, в том числе фарфора, хрусталия и пр. Гельсингфорс представлял в этом отношении много соблазнов, так как в многочисленных посудных и универсальных магазинах продавался и саксонский, и датский фарфор, богемский, шведский и русский хрусталь.

Командиры требовали, чтобы им был поставлен хрусталь по их вкусу. По разрешению завода, я соглашался заплатить дороже сметной стоимости и оплатить счета за любой фарфор или хрусталь, но со своей стороны, требовал, чтобы командиры его выбирали самостоятельно, а мне представляли лишь счета для оплаты. Как ни странно, но из-за этого у нас шли постоянные недоразумения с «Орфеем». С командиром «Грома» Тырковым всё более мене улаживалось без недоразумений. Но на «Орфее» командиром был князь Голицын. Видимо, титул князя мешал заниматься таким низменным делом, как покупка для корабля посуды. Я со своей стороны, считал излишним тратить свое время на выполнение прихоти, хотя бы и титулованного, командира корабля.

Такие же оживленные споры вызывал выбор линкрусты для оклейки стен кают, цвет кожи на диванах. Можно вполне согласиться с желанием командного состава корабля сделать свои жилые помещения более комфортабельнее и уютнее. Не надо забывать, что на корабле моряки проводят большую часть своей жизни, но в военное время, бесспорно, на первом мес-те должно быть стремление как можно скорее привести корабль в боевую готовность. Вообще же кораблю, в особенности военному, приличествует свой стиль, строгий и простой. Поэтому режут глаза всякие мягкие штофные кресла, бархатные занавески, ковры и прочее. С этим были согласны на «Громе», но не на «Орфее».

Вообще, кают-кампании двух кораблей значительно отличались друг от друга в образе жизни и своих вкусах. Это объяснялось отчасти тем, что ведущие, так сказать, лица на «Громе»: командир, старший офицер, старший механик были призваны из запаса и принесли вместе с собой береговые семейные традиции. На «Громе» не было систематического пьянства прямо на корабле, хотя, с берега доставляли пьяных офицеров, как в описанном выше случае встречи Нового Года. Офицеры играли на пианино и увлекались шахматами, был свой кают-кампанейский quartet и добродушный Тырков ревел, как медведь, «серенаду четырёх кавалеров». Но скабрезные анекдоты были так же неистощимы, как и на других кораблях, такое же грубое обращение с матросами и, как это ни странно, именно у молодых офицеров; такая же отчужденность между офицерами и матросами. Последние лучше всего относились к Тыркову и старшему офицеру, не напивавшимся, не развратничавшим, не оскорблявшим матросов. Но авторитетом не пользовался и командир, тем более что он не был лихим моряком, и не мог импонировать этим команде. Видимо, он и раньше не умел хорошо управляться с кораблём, а за время гражданской службы от этого совсем отвык, почему теперь постоянно на этой почве были недоразумения.

Кают-кампания «Орфея» выглядела иначе. Голицын пил всё время, но не был пьяным, только глаза становились какими-то стеклянными. Спокойный, ровный в манере общения, он одинаково бесстрастно приветствовал кого-либо и приказывал выставить на два часа на мороз под ружьё провинившегося матроса. Все разговоры в его присутствии были только о женщинах и выпивке. Но моряк он был лихой, кораблём управлялся идеально.

К концу января работы на «Орфее», за исключением вопроса об узоре на посуде и цвете обивки диванов, которые командный состав упорно не решал, были закончены. Был поднят пар и были опробованы вспомогательные механизмы. Внезапно получаю телеграмму из Ревеля от начальника Минной дивизии Колчака с приглашением прибыть для объяснения в штаб дивизии на транспорт «Борго» ввиду жалоб командиров на неготовность миноносцев.

Сажусь на ледокол «Ермак» и направляюсь в Ревель. 16 Часов пробивался могучий «Ермак» через ледяные торосы и в 6 часов утра отшвартовался в ревельской гавани.

Через 20 минут я пришел на «Борго». Меня сейчас же провели в кают-кампанию, где сидел за утренним завтраком Колчак. Он совсем не походил на тех командиров, которых я встречал до сих пор. Резкость движений, резкая отрывистая, точно лающая, речь, создавали впечатление человека чрезвычайно неуравновешенного, властного, даже самодура. По грубому тону и неприязненному взгляду видно было, что это – гроза для окружающих. Колчак слыл как отчаянный ругатель, за что его ненавидел командный состав. Разговор с ним был лаконичным. Зная его, по слухам, как невоздержанного человека, я избегал лишних слов, чтобы не дать возможности к чему-либо придраться:

- Представитель Металлического завода.
- Садитесь. Завтракали?
- Нет.
- Хотите?

-- Благодарю, пожалуйста.
-- Вестовой! Кофе господину инженеру.

Приносят: кофе, сыр, колбасу, масло, белый хлеб.

-- Почему не можете выйти?
-- Могу, я об этом сообщал.
-- Командиры говорят, что вы не готовы. Что именно не готово?
-- Не обиты кожей диваны и не куплен хрусталь в кают-кампании, так как командирам не нравится рисунок на стаканах.
-- Механизмы опробованы?
-- Все, кроме главных турбин «Орфея».
-- Пушки, минные аппараты?
-- На местах.
-- Котлы?
-- Все опробованы и под парами
-- Всё ясно.

В этот момент входят Тырков и Голицын, и останавливаются у двери. Колчак, не приглашая сесть, спрашивает:

-- Что не готово на миноносцах?

Оба командира докладывают насчет посуды и диванов.

-- Ну а механизмы и вооружение?
-- По этой части всё готово.

Колчак вскочил со стула, стукнул кулаком по столу и разразился самыми заковыристыми морскими ругательствами. Бушевал он, вероятно, минут 10-15, а затем предложил обоим командирам отправляться в Гельсингфорс и приготовиться к выходу. Меня он ещё на 10 минут задержал и попросил, как можно подробнее рассказать о наших миноносцах. Вечером я уехал в Петроград, где рассказал директору об этом эпизоде. В Петрограде не задержался и отправился в Гельсингфорс, а, приехав туда, узнал, что и хрусталь уже куплен, и обивка уже понравилась.

Через две недели меня срочно телеграммой вызвали обратно в Петроград, где сообщили, что Колчак осматривает петроградские верфи, и меня просят показать ему наши строящиеся миноносцы. Я удивился, зачем для этого вызывать меня, когда есть на месте своя администрация. Мне ответили, что Колчак ругатель, что всем он говорит много неприятностей и грубостей, а у меня всё обошлось без осложнений.

На этот раз, при осмотре Усть-Ижорской верфи мы поговорили крупно, причём Колчак ругался не только за «Азарта» и «Самсона», стоящих ещё на стапелях, но, главным образом, за «Летуна» и «Десну», достраивающихся у причала Металлического завода. За несколько дней перед этим он был на Путиловской верфи, где положение было неизмеримо хуже нашего, и там не ругался, а только мрачно про себя хмыкал. Теперь я его спросил:

-- Чего вы ругаетесь, Александр Васильевич? Ведь мы уже сделали 4 миноносца, 2 будут сданы в июне-июле, а ещё 2 осенью, в то время как у путинцев пока сдаётся только первый. А начали строить они раньше нас.

-- Ругаюсь потому, что от вас можно получить, а там кладбищенская тишина; какой толк ругаться на кладбище?

Глядя на этого лихого моряка, слыша рассказы о его «марсо-флотских» выходках, никак не мог я тогда представить, что вижу одного из крупнейших представителей будущей контрреволюции, жестокого усмирителя рабочих и крестьян.

В конце марта мы закончили все отделочные работы. «Орфея» предъявили комиссии для якорных испытаний. Рабочие все возвращались домой. Вскоре «Орфей» и «Гром» прошли сдаточные испытания. Я рас простился с ними и выехал в Петроград.

Надо было подготовлять следующую пару «Азард» и «Самсон». На Усть-Ижорской верфи их корпуса к концу марта настолько подвинулись на стапелях, что можно было приступить к доспусковым работам. Пришлось съездить туда два раза и наладить всё.

Теперь, на основании выработанного опыта повёл работу уже более продуманно. Первое что сделал – запретил произвольно вырезать дыры в переборках для прохода трубопроводов, и заставил, прежде всего, разметить их сразу все на переборках, до электропроводки включительно. Когда всё это было сделано и проверено можно было вырезать отверстия.

Этим, с одной стороны, упорядочивалась вообще разметка, а с другой ускорялась вырезка, так как рабочим не надо было для каждой трубы переходить с места на место, строить себе подмостки и тратить время на устройство рабочего места. Кроме того, в первую очередь, до погрузки котлов и турбин заставил сделать все донные трубопроводы. В результате, все эти работы стали быстро продвигаться вперёд, тем более что заготовки труб по оставшимся с «Грома» шаблонам гнулись заранее в цехе. Механики, буквально, наступали корпусникам на пятки, а благодаря тому, что места размещения арматуры, механизмов, панелей под электрооборудование были размечены заранее, была возможность работать одновременно всем профессиям. Рабочие места были уплотнены, но нигде не было излишнего скопления людей.

Это в особенности было заметно при сравнении с организацией работ на «Летуне» и «Десне». Там руководители были и старше, и опытнее меня. Там к услугам был мощный завод, но там не продумали технологический процесс, организацию работ, старались брать силой, напихивая людей в отсек до отказу, до того, что они начинали мешать друг другу. Так на «Летуне» в котельном отсеке, в среднем, работало до 20-25 слесарей, тогда как на «Азарде» - 5-6 человек.

При всём этом, «Летун» достраивался после спуска 7 месяцев, а «Азард» 2,5 месяца. Соответственно этому, постройка «Азарда» обошлась в 125.000 рублей, а «Летуна» 230 000 рублей.

Продумывая всю свою предыдущую работу, я вывел для себя твёрдое правило – в каждой работе предварительно составить себе самому ясное представление об её характере, порядке операций, приблизительном количестве требуемых рабочих, максимальной возможности и целесообразности поставить их одновременно на рабочие места. Метод моего скромного учителя Романчука проводился мною в уже большем масштабе.

В середине апреля Гельсингфорский рейд и Финский залив сразу очистились ото льда. Немедленно сделали сдаточную швартовную пробу готовых механизмов на «Орфее», а с 24 и 25 апреля пошли с комиссией на официальные испытания «Грома» и «Орфея».

Для балтийских миноносцев был установлен иной порядок испытаний, чем для черноморских. Они предусматривали: 4-х часовой пробег с экономической скоростью 21 узел, 4-х часовой пробег со скоростью 30 узлов, 2-х часовой со скоростью 32 узла. Контрактная скорость 35 узлов не разрешалась, да её и не возможно было развить в полном грузу, так как эти миноносцы всеми дополнительными работами и вооружением были перегружены и имели водоизмещение 1600 тонн вместо договорных 1250, а осадку 13,5 футов вместо 10,5

Но в этих миноносцах котлы были мощнее черноморских. Топочный объём больше, вместо поршневых вентиляторов стояли турбинные, дававшие такое количество воздуха, что при форсированной работе у котлов кочегары надевали ватники, настолько было холодно. Горение топлива благодаря этому было не только бездымное, характерное для полного сгорания, но и надобно было следить за тем, чтобы не было излишнего воздуха во избежание понижения температуры топки.

На первых миноносцах Металлический завод делал для себя предварительный пробег на 21 – 30 – 32 узла, чтобы отрегулировать и испытать форсированную работу котлов и турбин. Чтобы сэкономить топливо и время, а, следовательно, и деньги, я теперь организовал это иначе.

Экономический ход в 300 оборотов не вызывал никаких сомнений, поскольку на швартовах можно было доводить до 200 оборотов. Поэтому я стал сразу выходить на 21 узловый ход с комиссией, но вместо четырёх котлов нагружал полностью только один и приключал второй на две-три форсунки. Постепенно так обходя все котлы за 4 часа и я сам, и комиссия имели возможность убедиться в правильной работе всех котлов. Затем, после окончания официального испытания на 21 узел, я просил разрешения комиссии испытать для себя на форсированный ход, включая все котлы, и доводил обороты турбин до максимальных. Обычно, это занимало 2 – 2,5 часа времени и делалось при возвращении в порт. Таким образом, я совершенно избегал заводских пробегов.

Этот метод был проделан на «Громе» и «Орфее» и дал отличные результаты.

Перед ходовыми испытаниями произошел инцидент, весьма характерный для царского офицерства.

Сначала на пробег был назначен «Гром», но накануне пробега закапризничал воздушно-конденсатный насос. Утром на подъеме флага на миноносцах были выстроены матросы и офицеры. Тут же находился начальник дивизиона В., весьма грубый человек, надменно державшийся вообще, а по отношению к заводской администрации в особенности. После церемонии я подхожу к Тыркову и говорю, что, к сожалению, насос не готов, и я вынужден идти сперва на «Орфея». Тырков умоляющим голосом начал просить, чтобы в первую очередь пустить «Грома». Вдруг в разговор вмешивается начальник дивизиона и резким тоном говорит мне, что он требует, чтобы о каждом своём предложении о миноносцах докладывал ему и получал от него разрешения. Сопровождалось это ещё и топанием ногой. Хотя во мне всё забурлило, но я, призвав всё своё самообладание, ответил, — «Простите, но я вас, как начальника, не знаю. Корабли не сданы, на них я хозяин, а в период сдачи, согласно закону, нахожусь в подчинении председателя приёмной комиссии. Ему и заявите ваше неудовольствие».

Ответ слышали офицеры обоих кораблей. «Самолюбивое начальство», видимо, получило отпор впервые. Красное лицо мгновенно сделалось бледным, как полотно, и снова багрово-красным. Начальник скрылся в свою каюту, через мгновение выбежал оттуда и торжественно объявил господам офицерам, что он запрещает им входить в какие-то ни было отношения с такими господами как инженер Корнилович и ... Ломач, почему-то прибавил он, увидев смирно стоявшего тут и не принимавшего никакого участия в этом разговоре Ломача. Мне осталось только поклоном выразить удовольствие от разрыва дипломатических отношений с начальником дивизиона.

В дальнейшем мы с ним не здоровались, хотя каждый день встречались на кораблях.

Через несколько дней в Гельсингфорс приехал из Технического отдела Главного управления кораблестроения инженер-механик М.Афанасьев, принявший участие во всех наших технических совещаниях и испытаниях.

Столкновение с дивизионным командиром не закончилось на прекращении наших личных отношений. Немедленно после инцидента он направился к командующему флотом, а последний дал телеграмму в Морское министерство с требованием, чтобы меня в 48 часов выслали из Гельсингфорса. Товарищ министра Муравьёв ответил на это, что я был совершенно прав насчёт статей закона, и что, хотя этот представитель завода за словом в карман не пойдет, и способен на резкие ответы, всё же быстрее него никто не монтирует и не сдаёт кораблей, а потому никаких репрессий принимать не будет. А для урегулирования всяких недоразумений посыпает специально Афанасьева. Кроме того, было дано указание и более важное, принципиального характера, чтобы командиры, как судов, так и дивизионов в действия заводаских представителей не вмешивались, и, если, что-либо считали необходимым сделать, то обращались или в наблюдательную комиссию, или в приёмную, в зависимости от того, в какой стадии находился корабль - достройки или официальной сдачи. Если прибавить к этому, что было запрещено сдавать снабжение непосредственно на корабль, и предлагалось сдавать его в Управление порта, а это избавляло завод от необходимости угоджать прихотливым вкусам командиров в отношении хрусталия, фарфора и пр., то мой строптивый характер и задор молодости помогли разрешить ту задачу, по существу, яйца выеденного не стоявшего, которая до тех пор отравляла настроение и заводского начальства, дипломатически в отношении заказчика настроенного, и моё собственное.

На 5 мая была назначена официальная сдача на форсированный ход «Орфея». Выход должен был быть в 7 часов утра. К этому времени все вспомогательные механизмы работали, турбины прогревались. Убедившись в правильной работе механизмов, я из машинного отделения дал указание прогревать главный паропровод и осторожно, и постепенно включать котлы. Техник Коваль спустился в кочегарки чтобы дать указание открывать пар.

Я смотрел на показания манометров главного паропровода. Вдруг мне показалось, что вся 104-я переборка со всеми щитами, приборами, сепараторами, трубами двинулась на меня, затем вернулась в своё положение, снова двинулась и снова стала на место. Одновременно раздались два резких удара, точно пушечные выстрелы, и из стенки левого сепаратора зашипел пар. Водяной удар!?

Бросился немедленно в кочегарку. В первой и третьей кочегарках разбиты стальные клапаны на 12-ти дюймовом главном паропроводе. Оказалось, Коваль, по горячности, сунулся сам открывать клапаны и открыл сразу слишком много. Пар, попавший в холодный паропровод, сконденсировался и вызвал водяной удар. Идти на пробег «Орфею» нельзя. Заявил об этом комиссии и одновременно дал распоряжение команде перейти на «Гром» и готовить механизмы к пробегу. Через 2 часа на «Громе» был поднят пар, прогреты турбины, миноносец с комиссией вышел в море.

Пока шла подготовка к выходу, а комиссия составляла аварийный протокол, я послал на телеграф рассыльного и дал на завод телеграмму с описанием аварии, и с просьбой погрузить в ночной курьерский поезд 3 клапана взамен разбитых. Кроме того, Ковалю поручил немедленно утренним десятичасовым курьерским выехать в Петроград за клапанами. Военное командование вместе с Ковалем командировало младшего механика с «Орфея».

Завод рапорядился исключительно быстро. Коваль в 10 часов вечера прибыл в Петроград, через 15 минут был на Металлическом заводе, доложил всё директору, а в 12 часов ночи курьерским поездом выехал обратно. В 12 часов дня 3 мая, то есть через 29 часов после аварии, новые клапаны были в Гельсингфорсе, через сутки были поставлены на место, а ещё через сутки «Орфей» пошел на сдаточные испытания.

И «Гром» и «Орфей» прекрасно выдержали их. Не было никаких срывов, никаких мелких аварий, пар держался ровно.

Ещё несколько дней на устранение, выявившихся при форсировке, дефектов, подбор мелочей, и я расстылся с «Громом» и «Орфеем».

Несмотря на все наши препирательства, подчас довольно резкие, получил очень тёплые благодарственные письма от моих кают-кампаний и прозвище «американец». Но в особенности меня тронуло дружелюбное отношение матросов обоих кораблей. Удачная сдача миноносцев была результатом блестящей сработанности заводской сдаточной команды. С полуслова, с полувзгляда они понимали меня и друг друга. Они верили мне, а я также твёрдо верил им. Я всячески старался облегчить их труд, следил за каждым клапаном, каждым механизмом. Как только замечал, что в какой-либо кочегарке чистили форсунки, сейчас же усиливал работу в другой, запасные кочегары сменяли тех, кто чрезвычайно уставал. В машинных отделениях так же внимательно наблюдали чтобы не было лишней утечки пара, механизмы не делали пустой работы и т.п. Для команд заранее были заготовлены бутерброды и лимонад, кроме того, в общем порядке они получали обед из камбуза. Для отдыха был отведён один из кубриков, для поддержания их настроения я постоянно заходил в кубрик посидеть и побалагурить, что рабочие очень ценили. Эта дружеская атмосфера, конечно, являлась одним из решающих факторов. В случае необходимости, рабочие платили безотказной работой, даже если приходилось по трое суток не выходить с корабля.

Для меня, волнующим воспоминанием об этих днях сохранилась фотография нашего коллектива, сделанная по инициативе рабочих.

15 мая, после выполнения всех формальностей и подписания приёмно-сдаточного акта, я с остальными рабочими выехал в Петроград в Усть-Ижору.

После надоеvшей гостинично-ресторанной жизни я с удовольствием вошел в свою уютную солнечную квартиру в Усть-Ижоре, из окон которой виден один бесконечный зелёный лес, синеющий вдали в дымке, холмы и пробегающие поезда.

Но вместе с тем, я не могу не помянуть добрым словом Гельсингфорс. Помимо того, что я приобрёл много знаний по своей специальности, я увидел другую жизнь, другой её уклад, музеи, чужое, незнакомое искусство. Как правило, каждое воскресенье бывал в театре или концерте. Здесь я почувствовал, что закончился процесс моего жизненного оформления, кристаллизовались мои характер и вкусы.

* * *

Подготовлялись к спуску «Азард» и «Самсон». На этот раз Металлический завод быстро подавал оборудование. Как правило, два раза в неделю я ездил туда на катере, постоянно присутствовал при испытаниях механизмов. Темпы производства значительно усилились. В Первом отделении - турбинном каждый день сдавалось несколько механизмов, предназначенных как для наших миноносцев, так и для других заводов в порядке контрагентских поставок. Каждые три недели выходила главная турбина мощностью в 16 000 сил. Таким образом, в квартал приходило 4 турбины – 64 000 сил, да, примерно, около 25 % от этой мощности падало на вспомогательные механизмы, то есть всего 80 000 сил. В год это даёт 320 000 сил. Если вспомнить, что стационарных турбин за период 1911 – 13 годы было выпущено всего 5 общей мощностью 3 200 сил, то размах увеличения производства становится особенно наглядным. Для нас же это было тем важнее, что давало возможность вести на кораблях монтаж механизмов и систем бесперебойно. А работа была серьёзная. Надо ведь сдать последнюю пару миноносцев к 1 ноября, чтобы избежать томительного для нас ожидания вскрытия моря в Гельсингфорсе, штрафов за опоздание против контрактных сроков.

«Быстрый» и «Пылкий» потребовали для достройки и сдачи 12 месяцев, «Победитель» и «Забияка» даже 13, «Гром» и «Орфей», за вычетом времени на переход в Гельсингфорс и ожидания вскрытия моря, 7 месяцев, «Летун» и «Десна» - 10 месяцев. Теперь же мне пред-

стояло за 5. Учтя опыт «Грома» и «Орфея», я совершенно перестроил работу монтажников. Как уже упоминалось, ещё на стапеле начался монтаж трубопроводов, вспомогательных механизмов и устройств.

Не были испытаны водой отсеки, а уже стояли на местах кингстоны, донная арматура, переборочные сальники и пр. Таким образом, можно было испытывать за один раз и корпус, и системы. На переборках я заранее заставил сделать разметку и трубопроводов, и рулевого привода, и электропроводки. Корпусники сразу вырезали все отверстия, что ускоряло операции и увеличивало заработок рабочего. Наконец, ставить наклёпышы и арматуру, когда в помещении свободно, гораздо проще и скорее. К моменту погрузки котлов и турбин, у меня были собраны и испытаны все донные трубопроводы.

23 Мая «Азард» и «Самсон» были спущены. Красиво сошел «Азард». На этот раз я стал на командном мостике рядом с Косюрой, и с этого времени стал всегда становиться здесь. Кое-то особенное волнение переживаешь, когда незаметно тронется корпус и начнёт уходить от тебя. Уходит на воду материализованный труд, материализованная энергия и моя, и тысячного коллектива людей. И восторг охватывает душу, и грусть сжимает сердце, и испытываешь сожаление, что закончилось то, чем жил, дышал, болел несколько месяцев.

«Азард» сошёл с дымом из под полозьев. У моряков это считается хорошей приметой. Через час за ним последовал «Самсон». Корабли отвели к причалу у сборочно-установочного цеха. Ожидавшие на Неве многочисленные лодки бросились ловить спусковое сало. Торжественный спуск. На торжестве присутствовали

Гостей пригласили в контору вспрыснуть удачный спуск. На торжестве присутствовали Морской министр Григорович и академик А.Н.Крылов. С длинной бородой, в морской фуражке с характерным большим козырьком, из под которого блестели совсем юношеские живые глаза, Алексей Николаевич резко выделялся из окружающей толпы и воскрешал в памяти живые образы далёкого прошлого, когда на парусных судах плавали такие же бородатые деды, исходившие моря всего света, всё видевшие, всё знавшие.

Мы – молодые инженеры с почтением смотрели на Крылова. Для нас он был идеалом инженера; в любой отрасли знаний всё знает, всё умеет. Инженер, профессор, академик. По незабытой ещё привычке я опять почувствовал себя студентом, когда меня представили ему. Несколько минут назад я ещё думал, что кое-что знаю, имею кое-какой опыт в судостроении, а теперь я почувствовал себя пигмеем перед этим великаном. Крылов сразу увидел и мою лодость, и мою неопытность, и моё самомнение. Велико же было моё смущение, более того волнение, когда вдруг Крылов поднял бокал шампанского и предложил тост за здоровье и дальнейшую успешную работу молодого помощника начальника верфи. Этой минуты я не забуду.

* * *

Конечно, в центре внимания и разговоров были вопросы политические. Война шла уже третий год. В Петрограде в это время начало резко чувствоватьсь её отдалённое, но тяжкое дыхание. Ещё в 1915 году появились, правда мимолётно, первые очереди за хлебом. Были даже случаи погромов хлебных лавок за неожиданные повышения лавочниками цен на хлеб только на пятак! Но в 1915 это были эпизоды, цены не только держались стабильно, но на предметы домашней обстановки, вроде мебели, даже значительно упали. В 1916 году положение изменилось. Магазины стали пустеть, на рынках продуктов стало меньше, цены неуклонно ползли вверх. Среди обывателей стали чаще и чаще слышаться жалобы на дорогоизносу, недостаток продуктов и топлива. Нева, летом обычно до половины заставленная баржами с дровами, кирпичём, песком и т.д. теперь была почти пуста. Поездов стало меньше, дачное движение сократилось. Даже победы Брусилова не производили глубокого и длительного впечатления, и не могли отвлечь внимание от внутренних неурядиц. Началась министерская «чехарда» - симптомом надвигавшихся грозных событий. Но Петроград был переполнен, рестораны, театры и театрики, кино, цирк – всё было набито до отказу. В ресторанах по бешено цене укладкой продавали вино, на улице из под полы продавали самогон. Можно даже было купить накиль сутилась, спекулировала, пьянистовала, развратничала, спешила сорвать сегодняшний день. А рядом сотни тысяч рабочих напряженно работали в цехах, делали пушки, снаряды, миномёты и прочее. Всё для войны!

Контрасты невольно бросались в глаза, их нельзя было не заметить. Разговоры общественных и политических деятелей, с которыми мне приходилось встречаться, вращались вокруг этих тем. Отдельные эпизоды с выдачей новых военных правительственные заказов, характеризующие безудержное казнокрадство и хищническое залезание в государственный карман, известные мне из рассказов нашего заводского начальства, были только составной частью характеристики быстро разлагающегося государственного аппарата. Под влиянием этих разговоров и фактов, моё политическое мировоззрение стало быстро склоняться влево. До сих пор я мало задумывался над политикой. Всё моё внимание было поглощено техникой, производством. Мне казалось, что политикой должны заниматься только специалисты – политики, производством – инженеры, педагогикой – учителя. Думать так было удобно и небеспотично; более того, это создавало самоуспокоенность и освобождало от необходимости задумываться над политическими вопросами.

Читал я, обыкновенно, газеты левого направления: «Речь», «Наша жизнь», и умеренную «Русское слово». Но бытие определяет сознание. Министерская чехарда, усилившаяся внутренняя разруха, топтанье на месте в течении 10 лет Государственной Думы, вызывающее поведение царского правительства, быстро начали переделывать мою идеологию и наталкивать на мысль, что революция – единственное средство кончить с нашей отсталостью, нашей некультурностью и бесправием. Я пережил мой первый кризис политического мировоззрения.

* * *

Оба миноносца быстро продвигались вперед. «Азард» шел головным, «Самсон» отставал примерно на месяц. Работа шла очень напряженно, но не было суеты, не было ненужных простое. Все точно знали свои места и обязанности. Характер моей работы стал меняться. Я уже не изучал рабочих операций, не регулировал мелких механизмов. Мой обязанностью стала подготовка рабочего места в широком смысле этого слова, то есть доставка технического и материального снабжения, расценки, укрупненный технологический процесс, намётка выполнения тех или иных работ. Таким образом, центр тяжести моей работы от чисто технической стороны стал перемещаться к организационной.

Основной трудностью было то, что я в этом отношении шел ощупью, придумывая свои собственные приёмы, теории и, нередко, при этом открывал давно открытые америки. С ширной заграничной литературой по вопросам организации производства я не был знаком, а русской, по существу, не было вообще. У меня была книжка (перевод с немецкого) «Фабричное хозяйство» Белинского-Левина, но это было устаревшее описание полицейского порядка на типичном капиталистическом предприятии, меня ни в коей степени не удовлетворявшее.

К величайшему моему удовлетворению, «Азард» был закончен достройкой в начале августа, были разогреты котлы, опробованы вспомогательные механизмы. К 10 августа сдали швартовную пробу главных турбин. Корабль после спуска был достроен за 2,5 месяца. Все реверсы побиты!

Предъявил миноносец приёмной комиссии и договорился с ней, что во избежание лишних расходов и ускорения отделочных работ, испытания всех систем будут проведены на верфи, после исправления замеченных дефектов будут окончательно окрашены и отделаны

внутренние помещения, а затем «Азарт» пойдёт в Кронштадт на доковый осмотр и ходовые испытания.

20 Августа комиссия приехала на верфь. Как то повелось с моего первого корабля, что помимо указаний комиссии на замеченные ею недостатки конструктивного или эксплуатационного характера, и я, и наши конструкторы всё время сами вносили свои улучшения, так сказать рационализировали отдельные участки на корабле, мы сейчас же осуществляли то же на следующем. Обо всех этих рационализациях яставил в известность комиссию, всегда их санкционировавшую.

Первый вопрос комиссии на верфи был: «Ну, что здесь внесли новенького?»

Испытания прошли удачно и были закончены в два дня.

К 25 августа закончена была отделка. В блестящих белой краской кубриках и каютах поместились офицеры и матросы.

28 Августа пришли три пароходика буксировать нас до Николаевского моста и в три с половиной часа дня отвалили. Помятуя печальный опыт «Победителя», дирекция строжайше запретила нам идти своим ходом, но мне так нудно было тащиться за буксирами, так хотелось пройти именно своим ходом мимо Металлического завода и непременно до пяти часов, чтобы видели все рабочие и администрация, ещё в большей части неуверенные, что «Азарт» действительно полностью закончен в такой короткий срок, что я дал распоряжение подрабатывать главными машинами.

Нас тянули два буксира спереди и один оттягивал корму. Пока турбины давали 50 – 70 оборотов всё шло спокойно, но как только обороты поднимались выше 100, мы наседали на передние буксиры, бросавшиеся от нас в стороны, и тянули за собой задний, поднимавший отчаянную сигнализацию гудками. Через час мы подошли к Невскому заводу и дали условный сигнал сиреной. Немедленно стали разводиться Финляндский и Охтинский мосты. Мы прошли их сходу. У Калашниковской пристани я распорядился дать частые гудки и отпустил все буксиры.

Хотя потом мне и сказали несколько кислых слов насчёт неумеренной и беспричинной сигнализации, но моя цель была достигнута.

Металлический завод высыпал на берег, приветствуя нас и платками, и криками, и аплодисментами. У Литейного моста мы бросили якорь, так как разводился он в 2 часа ночи строго по расписанию.

Через час к «Азарду» подошел директорский катер с товарищем директора, привезший кают-кампании хлеб-соль, а мне лично корзину с фруктами и закусками. Смыслов не забыл совместного с ним плавания и весьма кстати напомнил дирекции о хлебе наущном для сдатчика. После отъезда товарища директора началось паломничество заводской инженерной молодёжи и мастеров, которые все хотели убедиться собственными глазами, что «Азард» готов.

В два с половиной часа ночи мы прошли Литейный мост, в 4 часа злополучный Троицкий, но когда подошли к Дворцовому, оказалось, что в этом ещё строившемся мосте поднята только половина разводного пролёта. Другая имела неисправность и не поднималась. Идти при таких условиях, учитывая быстрое течение Невы, я отказался.

Пока разыскивали мостовых техников и исправляли подъёмный механизм, прошло несколько часов. Только в 4 часа дня мост развели, и мы подошли к последнему - Николаевскому мосту. Здесь нам предложили дожидаться 2 часов ночи. Сколько мы не убеждали мостовую и городскую администрации, мост нам не развели.

Часов в 7 вечера к «Азарду» подошел знакомый министерский катер с ярко начищенной медной трубой, и по порадному трапу поднялись вице-адмирал Муравьев и Сонгин. Оказывается, и Муравьеву не верилось, что можно было так скоро построить миноносец. Поэтому особенно подробно, особенно внимательно осмотрел он все без исключения помещения корабля.

«Действительно, всё готово и окончательно отделано» - сказал он, вылезая из последнего – румпельного отделения. Потом он обратился к Сонгину: »От имени Морского министерства, прошу передать благодарность Вашему заводу и персонально инженеру Корниловичу, в исключительно короткий срок построившему корабль!»

Я с иронией подумал, какая разница в обращении Муравьёва 2 года назад в Херсоне и сейчас. Но всё же был польщён: как никак «от имени Морского министерства....»

Последний мост для стометрового миноносца, несмотря на узкость пролёта и особенную быстроту течения, был самым лёгким. Достаточно было, так сказать, нацелить кормой в пролёт, а там само течение потащит куда следует.

В 10 часов утра «Азарт» снялся с якорей, развернулся, и мимо Горного института, Франко-Русского, Адмиралтейского, Балтийского заводов с громадами достраивающихся «Измаила» и «Бородино», двинулся в Морской канал.

В Кронштадте пришлось прождать несколько дней пока не поставили в док. На этот раз мне довелось более подробно познакомиться с Кронштадтом. Населённый, главным образом, моряками, настоящими и бывшими, город имел какой-то особый характер. В нём нам было смертельно скучно, ибо он был полон специфических флотских интересов. Не было ни хороших магазинов, ни театров, ни, даже, приличного кино. Всюду матросы многочисленных кораблей, реже офицеры, ибо последние пользовались любым моментом, чтобы удрать в Петроград. Куда ни пойдёшь – всюду натыкаешься на корабли и доки. Из последних любопытен крестообразный Петровский док. В него заводится сразу несколько десятков малых судов. Подавлял своей величиной Алексеевский док для дредноутов. Своебразные здания Морского ведомства, в особенности величественное здание Кронштадтского инженерного училища и корпуса Пароходного завода. Территория этого завода, не в пример петроградским, была заражена деревьями и производила приятное впечатление. Улицы завода были замощены на отдельных участках даже чугунными плитками на манер Александровского моста в Варшаве. На рабочих лежал местный особый отпечаток. Видно было, что это основные кадры завода и порта, знающие дело и не нуждающиеся в указаниях начальства. Во всём городе чувствовалось дыхание моря. Интересны Якорная площадь, собор и памятник Макарову с протянутой к морю рукой. Морской, правильнее сказать, судовой отпечаток лежал на внешнем виде учреждений, даже квартир. Всюду были судовая мебель, судовая отделка. Каждый шаг вызывал в памяти рассказы Станюкова, Беломора и других.

3 Сентября мы отдохнули и немедленно пошли на девиацию.

Через пару дней был назначен первый пробег с комиссией на 21 узел. Накануне этого дня я остался ночевать в гостинице «Лондон». В гостинице топили печи. Видимо, коридорный рано закрыл вышку, и мы с моим сожителем инженером – электриком угорели. Как я успел утром выбежать полуодетый в коридор и позвонить оттуда дежурному, не понимаю! Но после этого я лишился сознания. На звонок прибежали служащие, вытащили из номера моего сожителя, лежавшего на диване без сознания, и привели нас обоих в чувство.

Как пьяные, придерживая друг друга, мы направились в Среднюю гавань, где у Пароходного завода стоял «Азард».

«Во Франции два гренадёра...» - бормотал я. Было холодно, дул крепкий WEST, как говориться у моряков, 6 баллов. А в общежитии говорят – «на море штурм». Нет, это не штурм. Но комиссия предупредила, что при ветре свыше 3 баллов имеем право отказаться от испытаний, тем более, что это будет первый выход миноносца.

Зачем откладывать? За корабль я спокоен. Сам еле держусь на ногах, но в море это пройдёт. Отвалили. Знатная же пошла волна, как только прошли Сескар. Ветер чистый и килевая качка. «Азард» нырял в ямы, задирал нос кверху и взбирался на водяные холмы. Волны гуляли по палубе, забирались во всякую незакрытую щель. Турбовентиляторы, вместе с подаваемым в кочегарки воздухом, выливали целые потоки воды на кочегаров. Поэтому эжекторы работали непрерывно. С палубы убрали весь народ и запретили без нужды ходить, тем более, что Коваля чуть не смыло за борт, чудом успел ухватиться за кормовой леер.

Благодаря не прошедшей слабости, я не мог подниматься по трапам, и отправился на верхний мостик, но и там было мокро: при каждом ударе волны в нос из клюзов вырывались гигантские струи воды и падали прямо на мостик, точно подаваемые брандсбоятами. Палубы не было видно. Она была покрыта бурлящей водой, и только дымовые трубы, из которых шел серый дым, указывали на идущую внизу в отсеках напряженную работу сотни людей.

Один раз пришлось сбавить ход и вытянуть такелаж фок – мачты, на которой стеньга так выгнулась от ветра, что, казалось, вот-вот не выдержит и сломается. Я скоро промок до нитки, но угар прошел.

Боевое крещение «Азард» выдержал блестяще. На несколько минут дали 500 оборотов уже при подходе к Толбухину маяку. Через несколько дней также блестяще прошла проба на форсированный ход. Более того, «Азард», сделавшийся почему-то моим любимым кораблём, дал скорость почти на 2 узла больше и, при равных условиях, развивал вместо обычных 32 узлов – 33,8. Все были в восторге. Но не заладился один минный аппарат, так что пришлось вызвать электромонтёров с Металлического завода для переборки муфты. Но всё же 26 сентября я разделался со всеми испытаниями. Последнюю проверочную стрельбу из минного аппарата учебной болванкой мы сделали в Средней гавани. Против нас у мола отшвартовался крейсер «Адмирал Макаров». Когда болванка пошла по направлению к крейсеру, на последнем пробили «боевую тревогу» и «отражение минной атаки». Хотя в этот момент мы посмеялись, но потом командиру влетело за непредупреждение. А по-моему вышло удачно, так как, благодаря неожиданности, была проверена организация и боевая дисциплина на «Макарове».

Распростишись со ставшими мне близкими азардовцами, на прощание поднёс от завода подарки: для вестовых кают – кампании электрические нагревательные приборы, офице-

рам граммофон с набором пластинок, команде музыкальные инструменты. В свою очередь, от кают – кампании получил на торжественном прощальном обеде хрустальный с серебром жбан с надписью «от кают – кампании эскадренного миноносца «Азард». Эту драгоценную память о моей молодости, любви к морю, к военному флоту, к морякам, о моём увлечении морской техникой храню, как святыню и сейчас...

* * *

Возвращаясь на верфь, думал, почему именно «Азард» стал моим любимцем? Потому, что имея уже небольшой опыт, на основании его, и наблюдении над опытом других, я смог выработать свой собственный метод работы и организации производства. Я перестал уже быть учеником, стал на собственные ноги. Пусть в малом масштабе, но это была творческая работа. Я познал радость творчества. Кто же, выносиивший и выстрадавший своё творчество, не любит его?

Итак, остался «Самсон», последний. Теперь изучены все механизмы. Знаешь их особенности, знаешь людей, с которыми работаешь, людей, которые принимают нашу работу.

На всех, уже сданных кораблях, почти точно совпадающие скорости, расходы топлива, воды и пр. Всякий раз испытания проходят хорошо, и как отдельные системы, так и весь корабль сдаётся по первому же разу. Можно пойти на эффекты.

«Самсон» закончили пока шли испытания «Азарда». Рабочие сделали оба миноносца не только в небывало короткий срок, но и без особого перенапряжения, а на «Самсоне», после ухода «Азарда», даже отменили сверхурочные.

1 Октября поднят был пар в котле и одновременно подано заявление комиссии о предъявлении «Самсона» к приёмке. До прибытия комиссии запретил пускать какие бы то ни было механизмы, кроме одной кочегарки.

Комиссия 6 октября начала приёмку. Механизмы, до главных турбин включительно, пускались в первый раз при комиссии. Тем не менее, они отработали превосходно, и комиссия отметила этот «эффект».

15 Октября «Самсон» отвалил от стенки верфи. Там, где ключом била жизнь, и где вчера ещё сотни людей готовили корабль к отходу, стало тихо, печально. Мои друзья – монтажники с грустью говорили мне: «Ну, теперь нас заключают». Зато в другой части завода, где царили старые специалисты – корпусники с допотопными традициями казённых заводов, была нескрываемая радость, что исчезают беспокойные люди, не считающиеся с установленвшимися традициями, делающие не так, как освящено веками, а вносящие какие-то свои необычные приёмы.

На стапелях закладывалась новая серия – «Гогланды». Монтаж механизмов начнётся не раньше, чем месяцев через 8 – 9. Слесарей и медников оказалось много лишних и, чтобы их не растерять, я заранее договорился о переводе их в Петроград на Металлический завод. С уходом «Самсона» стало совсем тихо.

Мимо Металлического завода «Самсон» прошел своим ходом днём. Ещё большее число людей с любопытством смотрели на него. Опять началось паломничество, опять все хотели лично убедиться в полной готовности корабля. Мой приятель, с которым мы одновременно начинали службу на Металлическом заводе и работали всё время в тесном контакте по ходу производства, сидя у меня в каюте, говорил: «Мы считали невозможным построить корабль в столь короткий срок и были уверены, что их опять придётся вести в Гельсингфорс. В августе мы узнали, что на «Азарде» сделана швартовая проба. Это нас просто ошеломило. Когда вы пошли мимо нас в Кронштадт, мы считали, что «Азард» всё таки не совсем закончен. Я нарочно облизнул весь корабль и убедился, что всё закончено. Тогда мне пришло в голову, что вы бросили все силы на «Азарда» и оставили «Самсона» без движения. Оказалось, что и на это раз мы ошиблись. Во всяком случае, мы все очень рады, что наш Металлист, да ещё молодой, утер нос непогрешимым «специалистам», доказывавшим, что не успеть достроить корабли до зимы». Самой ценной наградой для меня была похвала товарищей.

В одну ночь «Самсон» прошел все мосты и утром 16 октября отшвартовался у стенки Пороходного завода, но в док его поставили только через несколько дней, так как ряд судов действующего флота спешили отдоковатьсь до ледостава. 1 Ноября, всё же, доковые работы были закончены. «Самсон» вывели из дока, перевели в Военную гавань к нефтяным бакам и поставили рядом с «Ильиным», – только что вышедшими на испытания миноносцем Путиловской верфи.

Последняя, неизмеримо лучше оборудованная, шире задуманная, чем наша скромная Усть-Ижорская верфь, начала работать ещё на базе Путиловского завода, то есть раньше Металлического завода. Строили её по проекту и постоянной консультации Гамбургского завода

«Блом и Фосс». Оборудована она была исключительно немецким оборудованием, сразу укомплектована опытными инженерами, причем во главе стоял немец, смещенный только после объявления войны. Недостатком этих опытных кадров было то, что они состояли сплошь из инженеров, ранее работавших на казённых заводах, и в полной мере обладавших казёнными навыками. А так как значительная их часть состояла из лиц военных, то есть окончивших Кронштадтское инженерное училище, или детей военных моряков, то, невольно, в производство внедрилась некоторая кают-кампанийская психология и кастовая привычка. Отдельные инициативные люди, настоящие производственники, вроде начальника котельного цеха Красных, были в загоне и считались людьми второго сорта – «Помилуйте, он же не имеет диплома, бывший рабочий!» Заправили Путиловского завода не интересовались выпуском кораблей, а старались направить своё внимание на мелкие простые изделия вроде ручных гранат, принятых по хорошей цене. «А, вообще, зачем было интересоваться заказами, хотя бы и оборонными, когда достаточно два раза в год сыграть на бирже на понижение и повышение курса акций, и дивиденд обеспечен без хлопот, без производственных осложнений и прочего» – так говорил мне несколько лет спустя один из старших служащих верфи, хорошо знавший эту банковскую механику. При таком отношении не удивительно, что в то время как Металлический завод заканчивал свой восьмой, последний, миноносец, Путиловская верфь вывела на пробег только второй.

Теперь, став борт о борт, я увидел на «Ильине» старого знакомца Лукьяновского, который немедленно явился ко мне и пригласил прийти на «Ильина» посмотреть и высказать своё мнение. Невольно вспомнилось мне, как три года назад, те же путинцы, тот же Лукьяновский, говорили, что мы идиоты и никогда не построим кораблей. Теперь интересуется моим мнением. Но после осмотра «Ильина» я почувствовал насколько, действительно, сам вырос за это время. Мне сразу бросились в глаза отдельные дефекты монтажа, неудобство и непродуманность обслуживания и тому подобное. Было очевидно, что корабль монтажниками не освоен и никто не занимается этим освоением всерьез. Руки инженера не чувствовалось, был мастер «Сенькин», была традиция, был шаблон. Я указал на это Лукьяновскому, и, хотя было видно, что его эти замечания покоробили, он был вынужден со мною согласиться. Учел ли он это в дальнейшей своей работе – не знаю, но сомневаюсь, так как после «Ильина» был выпущен ещё только один миноносец, кажется, «Белли».

В ноябре 1916 года вышел, наконец, и первенец Русско – Балтийского завода «Гавриил». Между тремя заводами началось состязание: кто выпустит миноносец раньше: Металлический – восьмой, Путиловский – второй, Русско – Балтийский – первый.

Опередил всё же Металлический. Мне пришлось начать постройку миноносцев с состязания трёх заводов на Черном море: Металлического, Путиловского и Невского, и кончить таким же состязанием на Балтике. В обоих случаях Металлический завод выиграл эти состязания.

Появились первые льдины, надо было спешить, чтобы не зазимовать. Между тем, на море обстановка осложнилась. На путях следования кораблей, где происходили испытания новых судов, внезапно появлялись минные заграждения в горле Финского залива.

* * *

Ночь перед выходом, обычно, я проводил на корабле и спал в каюте дивизионного начальника. Как я любил эти ночи! В 23 часа все спят, затихла жизнь на корабле, только доносятся шаги вахтенного, да каждые полчаса раздаются прозрачные звуки склянок с многочисленных кораблей. Сквозь сон доносится ровный гул турбо-динамо, да всхлипывает питательная помпа. В 3 часа к этим звукам начинают прибавляться другие – начинают готовиться к выходу. Один за другим включаются новые и новые механизмы. Все они пускаются по строгому порядку и расписанию. Любопытно, если какой-либо насос капризничал или изменялся порядок пуска, я просыпался и в одном белье бежал, не обращая внимания на погоду, узнати в чем дело. К 7 часам утра всё было готово, являлась комиссия, тоже строго по расписанию; в точно назначенный час мы отваливали и шли в море.

* * *

Первый пробег «Самсон» прошел вполне благополучно. Со второго пришлось вернуться, так как фарватер оказался заброшенным минами. Через два дня снова пошли, но уже в другом направлении. На пробеге обнаружилось весьма неприятное явление: пар в котлах держался очень плохо, а так как котлы были выпущены безукоризненными, то очевидно, главные

турбины брали много пара. Это было совершенно загадочно. Кочегары, у которых давление пара всё время падало, стремясь его нагнать, подняли давление в нефтяных насосах до 13,5 атмосфер. Кто-то из членов комиссии сообщил мне об этом и предложил установить нормальные 12,5 атм. Я передал по кочегаркам распоряжение. Пар после этого немного покачался, что немедленно отразилось на оборотах турбин, а затем установился на красной черте совершенно неподвижно. Тот же член комиссии отметил, что давление нефти держалось идеально точно. Испытания закончились благополучно. Месяц спустя кочегарный старшина рассказал мне, что после получения моего распоряжения, он снизил число ходов нефтяного насоса, довёл давление до 12,5 атм, а затем повернул манометрический кран, то есть выключил манометр, и снова увеличил число ходов насоса. Какое давление было на самом деле – так и осталось неизвестным. Обругал я его, но сделанного не воротишь. Этот факт показывает, как трудно даже опытному человеку проследить за каждой манипуляцией сдаточной команды, и чем глупее и грубее хитрость, тем проще на неё попасться.

Только в 1924 году получил я ответ на вопрос почему турбины потребляли так много пара. Аналогичное явление обнаружилось в 1923 году на «Азарде». При вскрытии его турбин оказалось, что лабиринтовые уплотнения в диафрагмах сработались и начали пропускать пар по валу.

После испытаний «Самсон» принял полный запас топлива, всё снабжение и вооружение, и 18 ноября вышел в Гельсингфорс. Была пора: Маркизова Лужа замёрзла, пароходное движение с Петербургом прекратилось. Хотя «Самсон» приняло военное командование, всё же оно просило дать на переход в Гельсингфорс нашу команду. Основных старшин с мастером Нугисом я оставил на корабле, сам же, помня, что теперь период осенних туманов, благодаря чему вместо 16 часов в ходу можно проболтаться несколько дней, отправился по железной дороге. Я оказался прав – «Самсон» шел 6 дней.

В Гельсингфорсе я окончательно сдал военному командованию корабль, а нашему гарантийному инженеру надзор за ним. Закончился первый период моей самостоятельной работы.

Закончив все формальности, откланявшись начальству, я взял билет на курьерский поезд в Петроград в купе международного вагона. В день отъезда 26 ноября рано утром прибывает ко мне вестовой с «Кречета», где был штаб командующего флотом, с просьбой прийти к флагманскому инженеру – механику генералу – лейтенанту Винтеру. Направляюсь к нему и узнаю, что командующий просит меня лично отрегулировать турбовентиляторы на двух наших миноносцах, отправляющихся на следующий день в поход к немецким берегам. Несмотря на мои замечания, что миноносцы вышли уже из гарантийного срока, что есть, наконец, специальный гарантинный инженер, Винтер настаивал, чтобы именно я произвёл эту регулировку. Командующему, в конце концов, не откажешь, пришлось согласиться. Но отрегулировать 16 турбовентиляторов потребует не 2 – 3 часа, а, пожалуй, целые сутки. Поэтому отправил в кассу сдать мой билет, а сам отправился на корабли и занялся механизмами. Часам к 4 дело сильно подвинулось, и стало выясняться, что успею закончить регулировку часам к 9 вечера. Решил тогда уехать с 12 часовым курьерским. Сходил в кассу, но достать билет в международный вагон не сумел – всё было продано. Кассирша уступила мне последнее место в финляндский спальный вагон второго класса. К 10 вечера регулировка была закончена. Я получил акт что моя работа принята и в полночь выехал в Петроград.

Ехать пришлось недолго. В 4 часа утра я проснулся от экстренного торможения, следом за ним сильный резкий толчок, и поезд на всём ходу остановился. Сверху полетели вещи и свалился спавший на верхней полке пассажир. Послышались стоны и крики – видимо крушение. «Не было бы воспламенения газа и не сгореть бы живым!» – промелькнуло в голове. Мгновенно оделся и бросился к выходу из вагона, но его не существовало. У вагона сплющило оба тамбура. Тогда своим фибривым чемоданом разбиваю стекло и через окно вылезаю. Первое, что меня поразило – это снег, которого не было в Гельсингфорсе, несмотря на тёплую погоду, покрывавший землю. Это явление быстро разъяснилось – наш курьерский поезд при проходе станции был пущен на запасный путь и напетел на всём ходу на поезд с известью. Последний был весь разбит, но и наш пострадал жестоко. За исключением того вагона, где я ехал, остальные в большей или меньшей степени были разрушены. Было убито и ранено почти 100 человек. Я сходил посмотреть международные вагоны. Их было два в конце поезда, один из них как бы вошел в другой. Только один пассажир в этой каше отделался сравнительно лёгким ранением, большинство были убиты. «Перст судьбы!» – подумал я. Не будь вызова на «Кречет» – был бы и я в их числе.

По прибытии в Петроград узнал, что наш миноносец «Летун» подорвался на мине и его ведут в док в Кронштадт. Удивительна живучесть кораблей, даже и с таким лёгким корпусом как миноносец! Мина взорвалась под кормовым кубриком почти рядом с кормовой машинной

переборкой. Корабль сел в воду по верхнюю палубу и всё же, несмотря на свежую погоду, на буксире дошел до Кронштадта.

На заводе настроение было грустное. Сонгин, которого все любили и уважали, был тяжело болен. Несмотря на то, что он был ещё не старый человек, в расцвете своих сил, 55-ти лет, сердце его стало сдавать. Говорили, что врачи считают его положение безнадёжным. На завод он ходить уже не мог, но как только узнал о моём возвращении, немедленно попросил прийти к нему на квартиру рядом с заводом. Очень внимательно расспросил обо всех мелочах и подробностях корабельной жизни, поведении механизмов, моих переговорах и приключениях. В каждом его вопросе, каждом замечании чувствовалась глубокая любовь к делу, которое было создано, по существу, им, ибо и турбостроение, и судостроение были введены на Металлическом заводе по его инициативе.

Я провёл у него два часа и почувствовал, что действительно смерть стоит где-то недалеко. Моё ощущение, к сожалению, оказалось верным: через три недели Сонгин умер. Показателем отношения к нему было то, что весь завод, начиная от его заместителя и до рассыльного включительно, пошел проводить его на кладбище.

Сошел в могилу человек больших организаторских способностей, большой культуры, удивительно корректный в обращении с людьми, со своими подчиненными, независимо от их служебного ранга. Никогда я не видел, чтобы он с кем-либо грубо или резко разговаривал, чтобы сделал какой-либо выговор. Даже за глаза любого работника завода он называл не подчиненным своим, а сотрудником. У него не было грошевой экономии, мелочной придирчивости. Он любил молодёжь, доверял ей, давал возможность самостоятельно работать, быстро выдвигал на командные посты. Терпеливо относился к ошибкам, допускал их возможность, подчас неизбежность, учтивал, что на ошибках учатся. Среди администраторов не только других заводов, но и Металлического он резко выделялся. Это был джентльмен в лучшем смысле этого слова. Все работавшие с ним и под его руководством сохранили о нём самую лучшую память.

Со смертью Сонгина совпал ряд аварий на заводе. Две из них на Усть-Ижоре были тяжелые. В единственной турбине на электростанции отлетели лопатки. По счастью, они слетели только на 7-ом и 11-ом дисках. Я вынул 7-ю и 11-ю диафрагмы и турбина, правда с пониженной мощностью, снова начала работать. Через несколько дней сгорели цех волнистого железа и оцинковочная.

После кипучей монтажной работы сразу стало тихо и скучно. Пришлось засесть за бумажную работу, оформить все акты приёмной комиссии и прокорректировать чертежи, внеся в них все изменения, которые мы произвели в процессе постройки и испытаний.

С Усть-Ижорской верфи начали уходить один за другим мои товарищи, с которыми я сроднился за прошедшие три года – сначала конструкторы, потом рабочие. Последние, большей частью, перешли на Металлический завод, а сдаточная команда, по соглашению между заводами и по просьбе Морского министерства, была откомандирована в Ревель на завод Беккера.

Было странно теперь вести нормальную жизнь, никуда не спешить, кончать работу в 7 часов, по ночам спать спокойно, не слышать телефонного звонка с взволнованным сообщением, что где-то не ладится, с вопросом «что делать?». Зато можно было подробно проанализировать всю предыдущую работу и свою жизнь.

* * *

Перед глазами всё время стояли живые образы только что прошедших передо мною тысяч людей самых разнообразных характеров, положения, рангов, образования. Особенно резко запоминались моряки, среди которых я, собственно говоря, жил почти непрерывно последние три года. Это был особый мир людей, оторванных от общей жизни, в подавляющем числе не интересующихся ничем, кроме своей судовой жизни, с неизменными разговорами о женщинах, выпивке и служебно-карьерных событиях. Ни разу не слышал я в кают-кампании разговора на литературную тему, ни разу никто не рассказал о том, что прочитал какую-либо литературную книгу, новый роман. Серьёзный драматический театр не посещался, зато оперетка не только пользовалась особым успехом, но среди офицеров в Ревеле были две партии – поклонников Наровской и другой артистки, фамилия которой испарилась из моей памяти. Во время исполнения номеров первой артистки хлопала одна половина зала, во время исполнения второй, – другая. Этим и ограничивались театральные интересы. Были среди офицеров игравшие на пианино, но один только раз на «Громе» слышал я молодого лейтенанта, игравшего

Скрябина. Да и тот скоро перешел на более обычные и свойственные тогдашнему уровню музыкальной культуры офицерства легкие мотивы.

Но рестораны Гельсингфорса были переполнены офицерами. В Ревеле кино считалось основным развлечением мичманов и лейтенантов, искающих и находивших там прелестные и вполне доступные создания, награждавшие, помимо платных радостей кратковременной любви, бесплатным приложением, вызывавшим необходимость посещать три недели врача соответствующей специализации. Такая сторона в Гельсингфорсе носила более приличный характер. Там считалось более удобным найти себе постоянную подругу на время зимней стоянки флота, то есть почти полгода. Этими подругами были, главным образом, шведки, служившие приказчицами в магазинах и конторах, приехавшие зарабатывать себе приданное. В большинстве случаев интересные, они требовали весь процесс сближения обставить имитацией настоящего брака: за ними надо было ухаживать две-три недели, подносить цветы, всякие мелочи и тому подобное. Расходились мирно «как в море корабли».

В офицерской среде явно чувствовалась каста. Несмотря на то, что после японской войны, казалось бы, все судовые специалисты: артиллеристы, штурманы, механики стали носить чины одинаковых назначений до капитана 1-го ранга включительно, на самом деле, разница между моряками прошедшиими морской кадетский корпус, дворянами по преимуществу, и инженер-механиками (разночинцами) чувствовалась постоянно. Отношение к миру неморскому было свысока: настоящие люди только на флоте. Особое достоинство, особая честь были у военных моряков.

Но в то же время, проявления самого настоящего хамства можно было наблюдать на каждом шагу. Обругать самым гнусным бессмысленным образом не только матроса, но и подчиненного офицера начальству ничего не стоило. Начальство разделявало подчиненных ничем не стесняясь.

Я уже рассказывал как вёл себя Колчак. Но это не было единичным явлением. Так держал себя и командующий Непенин, и другие. Правда, моряки и боялись же Эссена, Колчака, Непенина.

Мне пришлось воочию видеть и слышать о многих фактах подобного рода, и поэтому эксцессы первых дней революции нисколько не являлись для меня чем-то совершенно неожиданным.

Уже в конце марта 1917 года ко мне на Ижору приехала делегация от матросов наших миноносцев с просьбой сообщить, сколько денег от завода было выдано командирам на покупку музыкальных инструментов для матросов, на окраску судов и тому подобное. Матросы сообщили, что большая часть этих денег пошла на выпивку в кают-кампанию.

На одном из кораблей командиром был блестящий флигельадъютант с громкой фамилией, известной всему миру. Молодой, красивый, очень приятный в обращении с людьми «общества», прославившийся серьёзными подвигами, хотя и не военного характера, получивший вензель на погоны, он совершенно менялся на корабле в обращении с нижними чинами. Глядя ненавидящими глазами на нечто, стоящее перед ним в парусиновой куртке, командир лениво цедил сквозь зубы: «За плохой обед сегодня на 2 часа под ружьё. А если будет повторяться, переведу из коков в галюнщики». Командиру и в голову не приходило, что гораздо проще отправить этого кока в ресторан, или хотя бы в Офицерское собрание, где его обучили бы кулинарному искусству.

Старший офицер «Пылкого», не умея объяснить и показать, ругал матросов самыми непотребными словами. Минный офицер на другом корабле потихоньку, чтобы никто не видел, тыкал в зубы непонимающему. Старший механик на третьем, вложив всю ядовитость в тон своего обращения, говорил: «Эй, Вы, гражданин!» Что же удивительного, что боцман просто давал по шее, или иной раз ещё и дудкой в придачу.

За редкими исключениями, никто из офицеров ничего сам не показывал, не объяснял. Только приказывал.

Передо мной прошла целая галерея командиров, старших офицеров, механиков и других.

Вот командир «Пылкого» Ульянов, у которого была львица-супруга «мы с Володей», окруженная «моими» офицерами.

Вот командир «Забияки» барон Косинский, отличавшийся «несчастливой звездой», с которым в каждом выходе непременно что-либо случалось: то на мине подорвётся, то на камень выскочит. Этим он славился ещё с Порт-Артура, и, как рассказывали, подал рапорт о списании на берег со ссылкой именно на «несчастливую звезду».

Тырков – командир «Грома», честнейший и добрейший человек, но не умевший наладить боевой корабль и отвыкший от военной службы за годы работы на речной дистанции.

Князь Голицын, Вилькицкий, Кайзерлинг - командир «Десны» и будущий командующий Латвийским флотом, теннисист Бибиков, командир «Самсона» Иванов 6-ой, старший офицер «Орфея» Иванов 16-й – все они, обладая некоторыми незначительными индивидуальными отличиями, имели общий стандарт офицеров Царского военно-морского флота, были верно-поданными, не имели никакой широты взглядов, были оторваны от жизни, от её свободных проявлений; они не слышали и не хотели слышать её тревожных сигналов. Уроки 1905 года не были достаточно усвоены, а часто и забыты. Что происходило на фронте и внутри страны они не продумывали и не понимали. Да и зачем было думать об этом, когда так просто, понятно и удобно жить и служить на корабле в кругу себе подобных, где всё очерчено определёнными границами, где каждый шаг предусматривается определёнными правилами, на каждый вопрос есть уже готовый ответ, а в непредвиденных случаях начальство разъяснит соответствующим циркулярным приказом.

Но было и много хорошего в моряках. Были люди страстно влюблённые в море, в морскую стихию, томившиеся на берегу.

Необходимость постоянно быть в море начеку выработала привычку к находчивости, хладнокровию, умению владеть своими нервами, не теряться, не падать духом. Это магически действует и на команду. В подавляющем большинстве, моряки были по настоящему храбрыми людьми, а отдельные лица вызывали в памяти куперовские образы моряков.

Эти качества, нужные не только в море, но и в жизни при плавании по «морю житейскому», мне очень нравились и импонировали, и я бессознательно начал их вырабатывать в себе.

Конец 1916 года.

Прошло пять с половиной лет моей работы на Металлическом заводе. Жизнь непрерывно обтёсывала меня, срезала острые углы, закаливала. Я начал понемногу и сам разбираться в людях. Угар увлечения производством и техникой немного прошел. По-прежнему я любил и технику, вообще, и свою работу, в частности, свою работу в особенности. Но убавилась экзальтации, появилась способность критически относиться к явлениям повседневной жизни. Из общего, с молниеносной быстротой несущегося и калейдоскопически меняющегося, фона стали выделяться и отдельные люди, и отдельные группы людей. Стали явственно вырисовываться рабочие, и я бы сказал, для меня тогда еще не класс, а только определённая группа людей, администрация, инженеры, служащие. Единая, как в первые годы службы мне представлялась, монолитная масса, оказалась разделённой на слои, друг с другом не связанные, а часто и враждебно друг к другу относящиеся.

Металлический завод был одним из десятков и сотен ему подобных предприятий, с недостатками и достоинствами, общими для всех капиталистических предприятий. В то же время, у него были некоторые индивидуальные чёрточки, являющиеся следствием своеобразия его специальности, организации, и, в особенности, финансовой базы, то есть зависимости от финансовых кругов.

По существу, подавляющее число крупных предприятий находилось в руках банков, заинтересованных только в том, чтобы выкачивать максимальный дивиденд, но не заботившихся о правильной технической постановкой дела на заводах, правильной их эксплуатации, целесообразном развитии. Эксплуатация их была поэтому хищническая. Отдельный акционер не мог повлиять на направление технической и экономической политики предприятия и стремился только получить в данный момент как можно больше прибыли. Какими способами получена эта прибыль, ему было безразлично.

На Металлическом заводе дела обстояли иначе. Фактически, 2/3 акций находилось в руках одного лица – Шварца, которому, благодаря этому, принадлежал решающий голос. Естественно, что ему интересно было сохранить и развить предприятие, дающее хороший доход, при том ещё с каждым годом увеличивающийся.

Правление, номинально выбранное на собрании акционеров, а по существу зависящее только от Шварца, чувствовавшее себя уверенно, могло проводить определённую, на много лет вперед рассчитанную, политику, создавать нужные для её осуществления кадры. Отсюда устойчивость политики, спокойствие за своё существование, уверенность в постоянстве своего заработка, хотя бы и меньшего, чем на других предприятиях. Люди, осевшие в первый год работы на заводе, уже с него не уходили, ценя это спокойствие и уверенность в завтрашнем дне.

Поэтому на заводе было много «стариков», то есть проработавших 20-25 лет. Это был, воистину, золотой фонд завода. Завод, несомненно, дорожил ими, выделял и ставил в лучшие материальные условия, тогда как молодых прижимал. Но, всё же, и старики должны были работать, что называется, до седьмого пота, чтобы выработать свою сдельщину.

Люди, работавшие годами и даже десятками лет, отлично знали друг друга, индивидуальные особенности каждого человека, легко обходили подводные камни человеческих взаимоотношений. В то же время, они имели отличное представление об оборудовании завода, а следовательно, и его технических возможностях, что давало возможность легко обходиться без вспомогательных аппаратов вроде технологических бюро. Обычной картиной было, что сборочный мастер подходил к токарному мастеру и просил, например, обточить какую-либо деталь, от токарного шел к фрезерному и так далее. Приятельские отношения двух мастеров, нередко, к тому же двух субъильников, помогали протолкнуть какое-либо изделие через цех или даже из цеха в цех с молниеносной быстротой. И в то же время, если отношения двух приятелей портились, можно было месяцами дожидаться нужной детали, пока не вмешается начальство.

Как я уже упоминал, был прекрасный обычай заставлять молодых начинающих инженеров, и именно молодых, поочерёдно дежурить по ночам и разрешать все вопросы производственно-технического характера. Это быстро приучало к самостоятельности, заставляло ознакомиться с оборудованием завода и вводило в курс заводских интересов.

Странно складывались отношения между различными слоями заводских работников. Были рабочие, были служащие, были инженеры, была административная верхушка. Все эти слои были соединены механически. Была внешняя корректность. Высшая администрация категорически запрещала какие бы то ни было грубости, тем более ругательства, в отношении рабочих, но, одновременно не рекомендовалось здороваться за руку с рабочими, входить с ними в какие бы то ни было дружеские отношения и разговоры. Разделение на рабочих и остальных ясно чувствовалось.

Служащие, в свою очередь, делились на конторских и цеховых. Первые были своего рода белой костью, особенно в коммерческом отделе, где тогда основной костяк был из петербургских немцев, оставшихся ещё с «до – лесенковских» времён, то есть с 90-х начала 900-х годов. Они держались особняком, к старшим инженерам относились с преувеличенной корректностью и холодностью, молодых, начинающих просто не замечали.

Цеховые служащие от рабочих отошли, хотя в значительном количестве случаев сами были из рабочих, к конторским не подошли, поэтому держались тоже особняком.

У инженеров замечалось деление на цеховых и конторских, то есть конструкторов. Конструкторы смотрели на цеховиков свысока и считали, что те отстали от науки, от технической культуры, превратились в рабочих (!). Цеховики, пожалуй, сами себя так чувствовали, и к начальникам конструкторских бюро, особенно к таким, как артиллеристское, турбинное относились с некоторым подобострастием, но при случае поругивали за дефекты в конструкциях и карьеризм.

Последнему способствовало с одной стороны то, что директоры и Лесенко, и Сонгин были раньше конструкторами, уделяли много внимания конструкторским бюро и выдвигали хороших конструкторов, а с другой, что конструкторы, по существу, являлись диспетчерами серьёзных заказов и их указания для цехов были безоговорочно обязательными.

Между этими группами инженеров стояло несколько инженеров-монтажников, к которым временами отчасти принадлежал и я, имевших место пребывания в конструкторском бюро и им подчинённых, но в работе тесно связанных с цехами и различными отделами завода – коммерческим, калькуляционным и другими.

Обособленно стояла верхушка завода. К ней относились: председатель правления Лесенко, директор завода Сонгин, член правления Фёдоров – все инженеры. К ним надо отнести управляющего заводом Панкова и коммерческого директора Эйланда.

Все слои заводских работников жили своей обособленной жизнью, друг другом не интересовались, друг о друге ничего не знали. Каких-либо товарищеских встреч, вроде вечеринок, не устраивалось. Даже молодые инженеры держались обособленно друг от друга. Можно сказать, что во всём сквозила обособленность, во всём сказывался крайний индивидуализм.

Но заводские интересы стояли в центре всего и не должны были терпеть ущерба. Завод имел репутацию лучшего русского завода, ни при каких условиях она не должна была пострадать. Это внушалось с первого же дня службы на заводе.

В глазах заказчиков, и вообще постороннего, мог делать ошибки отдельный работник, но завод всегда поступал правильно. Это было, своего рода, кредо завода.

Я видел как представители других заводов, обеляя себя лично, сваливали, нередко совершенно справедливо, вину на свой завод. Естественно, что репутации последнего шаг за шагом наносились удары.

На Металлическом заводе этого никогда не могло быть. Работник, порочащий свой завод, на нём долго не удержался бы.

Металлическому заводу посчастливилось иметь действительно незаурядных людей во главе, сумевших освободить завод от немецкого засилья, сделать его русским, создать своеобразную организацию - диковинную смесь новейшего с патриархальным, создать и поставить на ноги новые производства, весьма сложные и требовавшие большой культуры, подготовить для них кадры.

Администрация Металлического завода талантливо подбирала кадры. Я отчётил помню каждого начальника цеха, каждого мастера, бригадира и других. В подавляющем большинстве люди были на своих местах.

Как-то в Ревеле, Степанов, перешедший с Металлического завода на Русско-Балтийский, сказал мне, что сила Металлического завода в том, что, хотя на нём нет особо выдающихся инженеров, зато подобранны они исключительно хорошо и слабых нет.

Это, конечно, не верно. И Лесенко, и Сонгин, и Фёдоров, и Маратов, Смыслов, Жуков, Ломач, Дукельский, Орлунд, Винблад были именно выдающимися инженерами, конструкторами, администраторами, независимо от того, какими нравственными качествами, подчас у некоторых весьма неприятными, они не обладали.

Для себя лично я считаю, что в формировании меня, как инженера, огромную роль сыграли: Сонгин, Винблад, Ломач, Смыслов.

Последнему я в значительной степени обязан в выработке своего характера. Можно только пожалеть, что он рано исчез с Петроградского горизонта и бесполезно для Родины влечил где-то своё существование.

Как я уже сказал, пять с половиной лет несколько поохладили мой пыл, сняли налёт экзальтации с моего увлечения техникой, производством и заводом. Но всё же я, по-прежнему, любил завод со стуком пневматических молотов, жужжанием станков, скрежетом пил, тысячами самых разнообразных людей, с их разнообразными характерами, интересами, достоинствами и недостатками.

Завод на всю жизнь остался для меня живым организмом, живым существом. В проявлениях его жизни, в движении, ритме производства мне слышится чудесная симфоническая музыка, с бесконечной знакомой мелодией, но всё же, всегда новой и разнообразной.

И теперь, после 34 лет проведённых на заводе, всякий раз, когда думаешь, что наступает уже тот момент, когда начнут сдавать физические силы, надо будет переходить на более спокойную работу, тоской и болью скимается сердце при мысли об уходе с завода, об отрыве от заводской жизни.

* * *

Некоторое уменьшение нагрузки дало мне возможность оглядеться на то, что делается вокруг. На общем фоне бешено несущейся повседневной производственной жизни начали выступать отдельные события, приковывающие к себе внимание и вселявшие тревогу.

Жизнь становилась всё труднее и труднее, дорожизна увеличивалась, перед лавками каждый день выстраивались очереди. Женщины в очередях не стеснялись в выражениях. Рабочие предъявляли требования к повышению расценок. Металлический завод вынужден был пойти на это и дважды уже добавлял, причем, чтобы не менять расценок, администрация ввела «военную» прибавку, независимо от сдельного заработка сначала по 5 копеек, а потом ещё по 3 копейки в час. То есть для 10-ти часовогого дня это давало 80 копеек добавочной платы в день, около 25 рублей в месяц.

На Усть-Ижорской верфи положение рабочих было несколько благополучнее, так как там продукты рабочие получали в заводской лавке, где было приказано продажных цен не повышать, независимо от закупочных.

В Государственной Думе речи становились резче, свирепствующая цензура оставляла белыми целые столбцы в газетах, только повышая интерес к думским выступлениям.

Так называемые железнодорожные недели, остановки пассажирского движения, мало дававшие реальной пользы и не обеспечивающие облегчения продовольственного положения, увеличивали общее тревожное настроение.

В декабре разыгралась громкая детективная история с убийством Распутина, подведшая итоговую черту – «двор» и «верхи» достигли максимального разложения. Становилось ясно, что мы стоим на пороге больших событий, что перемены не могут не произойти, и что только в них можно найти выход из созданного неопределенного положения на военном фронте и быстро нарастающей разрухе внутри страны.

В моём политическом мировоззрении я сделал большой шаг влево. Я окончательно пришел к заключению, что конституционно-революционное движение страну из тупика не выведет. Необходим революционный переворот.

В середине февраля меня вызвали в Гельсингфорс и Ревель для срочного ремонта некоторых наших миноносцев, пострадавших во время боевых походов.

В этот раз мне пришлось пробыть в Ревеле 10 дней.

«Победитель», повредивший себе винт, стоял на заводе «Ноблеснер» на тележке Мортона эллинга. Завод «Ноблеснер» (Нобель – Леснер) занимался тогда специально постройкой подводных лодок с двигателями Нобеля и минным вооружением Леснера.

Превосходно оборудованная площадка с мортоновыми тележками была сплошь заставлена судами, и я не сразу разыскал нашего «Победителя». Но особого оживления я в заводе не видел. Завод, видимо, был хорошо и широко задуман, но не был загружен полностью.

Такое же впечатление произвёл Русско-Балтийский завод. На последнем встретил бывшего сослуживца Степанова, возглавлявшего турбинный отдел. Он пригласил меня на обед в «гостиницу» завода. Это было нечто вроде общежития для наблюдающих и командированных. Прекрасное двухэтажное здание почти в центре города было превосходно оборудовано и имело, очевидно, целью, что называется, пустить пыль в глаза. Какая разница с нашей скромной столовой в Усть-Ижоре!

Но разница была и в другом. Металлический завод сдал восемь миноносцев, а Русско-Балтийский только один, начав постройку одновременно. Степанов говорил мне, что это потому, что Металлический завод располагал более лучшим составом работников. Как я уже говорил, в последнем, по его мнению, не было выдающихся инженеров, зато в среднем, весь состав был значительно выше. Нет, не в этом было дело. Основным дефектом Русско-Балтийского завода было то, что его организовали и вели люди с традиционными навыками и замашками русских казённых судостроительных заводов. Повторялась та же картина, что наблюдалась у Путиловцев в Херсоне и Петрограде.

На Металлическом заводе была прекрасная организация, добросовестное отношение к заказам, ревнивое отношение к своей репутации, то есть РЕНОМЭ фирмы, и, пожалуй, самое главное – энергия и технический энтузиазм молодёжи, которой доверяли большое и ответственное дело. Она старалась и, действительно, не ударяла лицом в грязь.

С интересом я осмотрел средневековую часть города со стрельчатыми башнями, узкими улочками, чудовищной толщины стенами. Ревель – немецкий, русская – Колывань, одно из древнейших новгородских поселений. Главная улица – Глиняная; на ней еле-еле разъезжаются два извозчика. Характерна своим средневековым видом площадь Ратуши. На этой площади Морское собрание. Там я впервые увидел моряков с английских подводных лодок. Как не похожи они на наших. Обветренные лица, красные руки, скромность формы. Такие руки сами лежат в машину, а не посыпают «Курчатых» и других.

«Петербургская» гостиница, в которой я жил, солидная, спокойная, степенная. В ней нет бурно веселящихся моряков, нет «прелестных» созданий, порхавших в «Золотом льве» и прочно осевших в «Северной» гостинице. Но скучная обеденная зала с kleenчатыми диванами живо напомнила мне описание гостиницы, которую приехал Чичиков, только не было нарисованной на стене нимфи. Последняя была сделана из гипса и стояла на постаменте, атрибуты её женской фигуры были точь в точь, как описал Гоголь.

Закончил я работу 26 февраля и выехал из Ревеля в Петроград. Последние дни моего пребывания в Ревеле чувствовал себя точно отрезанным от петроградской жизни. Никаких известий оттуда, никаких тревог. Но тишина была чрезмерной, как затишье перед бурей.

С небольшим опозданием ревельский поезд пришел в Петроград утром 27 февраля.

На площади перед Балтийским вокзалом не было ни одного извозчика, трамваи ходили очень редко, да мне и не по пути на Английский проспект, где я обычно останавливался у родителей жены.

Пошел пешком по Лермонтовскому проспекту. На улицах подозрительно тихо, безлюдно. У редких прохожих на лицах выражение тревоги, откуда-то доносятся редкие выстрелы.

Дома узнаю, что уже несколько дней идут волнения, что выступили рабочие массы, что войска ненадёжны и не выполняют «грозных» приказов военных властей.

Я отправился на Николаевский вокзал, чтобы ехать в Ижору. По дороге сделал несколько крюков зайдя и на Литейный, и на Суворовский проспекты. Всюду толпы народа, в группах рабочих всё чаще попадаются солдаты.

На Литейном стояла цепь солдат какой-то воинской части. К ней приближалась колонна рабочих, студентов и других граждан в штатском. Цепь расступилась и пропустила их. В стороне послышались частые выстрелы. Промчался взвод казаков. На Знаменской площади патрули. Выстрелы всё чаще и чаще. Революция! Подумал я.

Февральская революция.

В Ижоре меня встретили жадными вопросами о событиях в Петрограде. Как инженеры, так и рабочие интересовались всем, до самых, казалось бы, незначительных мелочей. Все хотели найти скорейший ответ на жгучие вопросы, все хотели разобраться в происходившем. А события неслись с кинематографической быстротой.

Роспуск Думы, выступления рабочих масс, восстания солдат, стрельба на улицах, Думский Комитет, отречение Николая, отречение Михаила, Временное правительство, Совет рабочих депутатов. Было от чего растеряться не только рядовому обывателю.

С жуткой очевидностью выяснилось насколько мы, то есть тот слой, к которому принадлежал и я, не были подготовлены политически, правильнее сказать, далеки от политики, аполитичны. Мы все прекрасно сознавали и чувствовали, что царский строй окончательно разложился и изжил себя, но формировать ясно свои желания, своё политическое кредо мы не могли. Поэтому сразу, даже среди небольшого мирка инженеров Металлического завода, пошел развод. Одни считали, что революция во время жестокой войны, требовавшей напряжения всех сил страны, недопустима, вредна. Другие говорили, что теперь со свержением царского правительства, наоборот, удастся развернуть всю мощь страны для борьбы с неприятелем. Третьи, теперь, ждали окончания войны. Четвёртые высказывали мнение, что этого мало, что Февральская революция, убрав царя и его правительство, только сменила шапку, а по существу, всё оставило как прежде.

У меня было очень сложное чувство, и первые дни я не мог сформулировать свои политические взгляды и чаяния. Но вскоре они начали кристаллизоваться. Довольно скоро я пришел к заключению, что Временное правительство, кроме слов, ничем проявить себя не может, оно лишено опоры внутри страны и государство из тупика не выведет. Ещё более неприятные ощущения вызывали у меня меньшевики, типа Чхеидзе. Его слова «постольку-поскольку», обращенные ко всем, до детей-школьников включительно, сначала смешили, потом раздражали. Всё это была сплошная болтовня.

Я настолько был пропитан деловым духом заводской жизни, что мне сразу бросилось в глаза отсутствие именно Дела и Воли.

Постепенно у меня стали слагаться убеждения, что Февральская революция – только первый шаг, что должно последовать что-то другое. Но что именно, я пока себе не представлял.

Но как глубоко волновали эти новые слова и мысли. В них призывалось разрушать то, чему учили, в чём воспитывали. Надо было отрешиться от узаконенного и освященного столетиями образа мыслей.

«Война между нациями должна превратиться в войну между классами! », но как же быть с нашими союзовыми обязательствами, как быть с фронтами?

Тысячи вопросов, цепляющихся друг за друга, жгли, не давали покоя.

* * *

Первое, в чем сказалось на заводе влияние революции – это длительность рабочего дня. Введен 8-ми часовой рабочий день. Как странно после 13-ти часов непрерывной работы иметь в своем распоряжении свободных пять часов. Поначалу, не знаешь куда их девать, чем заполнить. Кажется, что на верфи свернулась работа, что производственная жизнь затихает. Я переживал это крайне тяжело, с чувством какой-то внутренней боли. Такова сила привычки к работе, увлечения ею.

* * *

... Затих шум в цехах, остановились станки, прекратили свой оживлённый разговор пневматические молотки на стапелях, как будто, нечего делать на заводе..., а всё тянет туда; и поздно вечером опять идёшь в безлюдные цехи, чтобы с чувством какого-то особого наслаждения любоваться выросшими за день деталями, обдумывать, что и как будем делать завтра.

* * *

Революция сразу нарушила на верфи видимое благополучие во взаимоотношениях между рабочими и администрацией. Рабочие потребовали увеличения заработка, удаления некоторых мастеров. Правление Металлического завода объявило об учреждении примирительной камеры из 9-ти человек, - пять от рабочих, четыре от дирекции. В эту камеру одним из представителей завоудправления назначили и меня. На первом собрании рабочая часть выдвинула меня председателем. Я был крайне тронут этим выражением дружеского доверия ко мне, но, конечно, отказался.

16 апреля на Финляндской площади прозвучал новый необычный голос. Резко, просто разрешались многие вопросы. Всем стало ясно, что председателем должен быть рабочий. Был избран токарь Смирнов.

Работа в примирительной камере произвела на меня глубокое впечатление. А тут подспели еще новое обстоятельство. На одном из импровизированных собраний в цехе рабочие потребовали от конторы решительного ответа на их требование об увеличении расценок. Косюра в результате бурных разговоров немедленно ушел в двухмесячный отпуск. Его обязанности пришлось исполнять мне. Сразу же пришлось совместно с представителями рабочих засесть за составление тарифного справочника, установление разрядов.

Благодаря взаимному доверию и дружелюбному отношению мы это сделали и провели без осложнений. Правда, мне в Правлении было указано, что я чрезмерно уступчив и слишком широко иду навстречу рабочим пожеланиям.

Но, в конце концов, и на Металлическом заводе пришли к тому же, только после неприятных разговоров, раздражений, а подчас и некоторых эксцессов. К чему это, когда дело ясно, бесспорно и справедливо?

* * *

Каждый день в газетах появляются сообщения о возникающих союзах и объединениях. Объединяются и рабочие-металлисты, и печатники, и приказчики, и ... георгиевские кавалеры. В начале апреля решили объединиться и инженеры. На заводах выбираются делегаты на предстоящее совещание. От Усть-Ижорской верфи выбрали меня.

В огромной физической аудитории Технологического института собралось сотни три делегатов. О чем говорилось, чего хотели, так и осталось непонятным. На этом совещании присутствовали и директоры предприятий, и рядовые, маленькие по чинам, инженеры. Присутствие первых дало сразу определенный тон всему совещанию.

Всё свелось, по существу, к информации с мест о положении дел на заводах. Констатировалось падение дисциплины, снижение производительности труда, обострение отношений между рабочими и администрацией и тому подобное. Принята была довольно резкая резолюция, осуждавшая все эти явления, призывающая не забывать о войне, борясь до полной победы, и так далее.

Весеннее стихийное наводнение хотели втиснуть в рамки благопристойности и утвержденных высоким начальством правил.

Я плохо разбирался, вообще, в политических событиях, но после выступления представителей инженерной, то есть моей, среды, в мою душу заполз червь сомнения, и у меня начало складываться убеждение, что эта болтовня, лишенная реального содержания, что инженеры жмутся к капиталистической администрации, что сами они своих лозунгов выставить не могут. Не сразу, не в один день выкристаллизовалось во мне это сознание, но как только оно окрепло, я, по врожденному отвращению ко всякой болтовне и пустому времязпровождению, перестал ходить на эти совещания.

На одном из них у меня была любопытная встреча. Нужно сказать, что после возвращения из Ревеля я нашел дома письмо от Аршаулова, в котором он просил меня позвонить ему по телефону. Так как в эти дни были особенно бурные события, я забыл об этом письме, а когда вспомнил, оказалось, что Аршаулов куда-то уехал. Но в середине апреля он сам позвонил ко мне и мы встретились в Технологическом институте.

Аршаулова я, конечно, прекрасно помнил, как институтского преподавателя, к которому собирался записаться на дипломное проектирование. Меня же он раньше не знал. Я подошел и представился ему. Начался совершенно неожиданный для меня разговор. Аршаулов сообщил, что в Херсоне будет строиться грандиозный судостроительный завод, и вот он предлагает перейти туда на работу, причем мой заработок гарантируется, как минимум, вдвое больше получаемого мною на Металлическом. Я его спросил, почему он ко мне обращается и откуда знает меня.

- «Вас, как блестящего инженера, мне рекомендовало Морское министерство, и особенно Комиссия, принимавшая суда.»

«Лестно!», подумал я; говоря лермонтовскими словами:-«Свет меня заметил». Тот самый Аршаулов, который в студенческие годы представлял предмет моего особого восхищения, как выдающийся инженер, преподаватель, у которого я собирался учиться, тот самый Аршаулов приглашает меня, как «блестящего инженера». Я ещё не успел ответить что-либо Аршаулову, как вдруг к нему быстро подходит Фёдоров и просит с ним переговорить.

Через несколько минут возвращается сконфуженный Аршаулов и говорит: «Знаете ли сейчас сцену мне устроил Федоров? Он мой товарищ по институту и не особенно стеснялся поэтому. Вами они очень дорожат и ни в коем случае не отпустят. Мне неудобно здесь продолжать переговоры. Мы встретимся в другом месте.»

-«А не думаете ли, Вы,»-спросил я, -«что никакого строительства нового завода не будет, во всяком случае в ближайшее время? События быстро развиваются, положение становится неопределённым. До строительства ли тут?»

-«Может быть сейчас Вы и правы. Но через полгода (!) всё утрясётся, и тогда мы с Вами окончательно договоримся»- закончил Аршаулов.

Больше мне с ним встретиться не пришлось. Через полгода колесо истории резко повернулось и в совсем другом направлении.

* * *

Петроград кипел. Постоянные демонстрации, кризисы министров, сменяются Миллюков, Гучков, Львов один, Львов другой, начинает выдвигаться Керенский. Бесконечный поток речей, красивых жестов, громких фраз ... Слова пока ещё прикрывают ничтожество Правительства, но это ничтожество выступает всё яснее и яснее.

Послышались первые звуки отдалённой ещё грозы 3 –5 июля. Большевики от слов, агитации переходят к делу. Один из большевистских центров дворец Дурново бок о бок с Металлическим заводом.

Начинают уже вырисовываться люди, которые дерзают, знают, чего хотят, куда идти. Из них один невольно приковывает к себе внимание. Так необычны, чужды были его речи. И в то же время, нельзя было не согласиться с их железной логикой среди безодержательного словесного потока речей Керенского и других деятелей.

Тезисы Ленина намечали единственный выход из тупика, в который все дальше и дальше заходила великая страна. Есть «вождь», настойчиво твердила мысль.

* * *

На Ижоре пока тихо.

Во время двухмесячной «болезни» Косюры мне пришлось вплотную заняться чисто корпусной работой. Весь основной заказ – серия типа «Орфей», закончили в ноябре 1916 года. На стапелях были заложены четыре новых миноносца типа «Гогланд».

Заказ на эти миноносцы первоначально был дан в 1912 году Мюльграбенской верфи (около Риги), представлявшей нечто вроде филиала известного германского завода «Шихау». В 1915 году, с приближением немцев к Риге, в числе прочих заводов была эвакуирована и Мюльграбенская верфь. При эвакуации пара недостроенных корпусов была потоплена в Балтийском море, а оставшийся корпусной материал был доставлен на Усть-Ижорскую верфь.

Поскольку никаких механизмов не прибыло, а Металлический завод, естественно, не был склонен делать новые модели, штампы и приспособления для случайной серии судов, пришлось несколько перепроектировать корпусы, чтобы приспособить их к тем турбинам, которым и прочим механизмам, которые уже изготавливали Металлический.

Естественно спросить, не проще ли было продолжать строить корабли типа «Орфей»? Нет. Во-первых, много было материала уже обработанного и на другие корпусы непригодного. Во-вторых, «Гогланд» имел очень интересные своеобразные обводы. Миноносцы завода «Шихау» славились своей быстроходностью. Надо было использовать опыт. В Мюльграбенских корпусах весьма своеобразна заострённая корма. В горизонтальной проекции судно представляло сигару. Должна была быть идеальная обтекаемость.

При перепроектировании никак не удавалось разместить в машинных отделениях турбины и холодильники системы Металлического завода. После ряда вариантов пришлось отказаться от сплошных бортовых продольных переборок в районе машины, причём бортовые лафеты турбин опирались непосредственно на наружную обшивку. Конечно, это было вдвойне слабое место – и в отношении возможности повреждения корпуса турбины даже при незначительных толчках бортом, хотя бы о стенку набережной или о борт другого корабля, и в отно-

шении общей безопасности корабля при тяжелых бортовых пробоинах в машинных отделениях.

Другой работой была постройка тральщиков водоизмещением в 160 тонн. Для них пришлось использовать узкую береговую полосу Невы, где нельзя было произвести продольного спуска. Поэтому начали разрабатывать продольный спуск.

Снова засел я за литературу и начал переквалифицироваться на корпусника. Мои гимназические мечты о чисто судостроительной специальности, наконец, осуществились. С увлечением я ползал совместно с мастером Артемьевым по плазу, учась у него практическим приёмам разбивки и отыскивая нужные мне линии и точки.

В судостроительном цехе я внимательно изучил каждую операцию, каждый станок. В особенности мне понравилась работа на стапелях – выставка набора, проверка корпуса и тому подобные. Опьяняющий смолистый запах дерева, полумрак под судном, прохлада от жары в жаркий летний день манили и влекли к себе.

Зимой весь корпус закрыт, только выведенные через верхнюю палубу дымовые трубы времянок, да неумолкаемый стук пневматических молотков и таинственное шуршание внутри корпуса показывают, что там жизнь, там сотни людей поглощены работой.

Корпус, вначале такой простой и некрасивый, с торчащими шпангоутами, точно скелет с рёбрами, быстро обрастает, покрывается листами обшивки, выставляются переборки и палубы. Он усложняется, покрывается разнообразными надстройками. Вот к рабочим корпусникам присоединяются слесари-монтажники. Они начинают возиться под кормой и в некоторых отдельных участках корпуса. Там прорезаются отверстия, вставляются решетки, устанавливаются кингстоны. Из кормы высунулись валы, на них через несколько дней заблестят отшлифованные бронзовые винты.

Неумолкаемым гомоном стучат топоры плотников на спусковом устройстве...

Но вот настаёт день, когда выбиваются кильблоки, упоры и подставы, перерубаются толстые канаты-задержки, судно незаметно, так незаметно, что глаз не улавливает начала движения, ускоряющимся бегом устремляется к своей стихии.

И грустно и сладко стоять в это время на командной площадке, видеть, как уходит вдаль твоя жизнь, твоя любовь этих последних месяцев, то чем дышал, болел и наслаждался. Всё скорее, скорее уходит ...

Из под полозьев лёгкий дымок. С дымом – хорошая примета, мелькает в голове.

Всплеск, поднялась большая волна, завертелись винты, всплыла крма, приветственный поклон носом на пороге, и судно на воде.

«А-а-а...» - слышится из толпы радостных, возбуждённых творцов новой жизни – рабочих.

С грохотом пробежали через клюзы увлекаемые якорем цепи. Судно слегка покачивается на собственной волне. Подбежали карлики-буксиры и потащили новорождённого к причалу, где начнётся его дальнейшая экипировка и превращение в могучий корабль, последнее слово корабельной техники.

Волшебная симфония! Чудесная сказка!

* * *

Не часами, а днями лазил я по кораблям, опять забыв про дом, семью, личную жизнь, отрываясь только для того, чтобы заглянуть в книгу и получить ответ на нужный вопрос.

Тот поймёт это, кто страстно чего-то желал, добивался и, наконец, добился. Мечта моей жизни, моя Синяя птица была у меня в руках. Теперь ничто меня с ней не разлучит!

И ещё одна работа прибавилась. Подорвавшийся «Летун» стоял в Петровском доке. Мы сделали ему на верфи новую корму и отвезли её в Кронштадт. Старая изуродованная теперь лежала железным ломом на дне дока. Силой взрыва мины в узлы были завязаны гребные валы, повреждена кормовая турбина, и исчезло всё то оборудование, что стояло на корме. Пришлось отнять корму до 161-ой переборки, то есть до кормового машинного отделения, почти пятую часть корпуса. В конце мая мы начали собирать корпус. Мне приходилось ездить в Кронштадт от одного до двух раз в неделю.

Кронштадт был центром большевизма. Моряки были наиболее революционно настроены. Резко бросалась в глаза разница во взаимоотношениях между офицерами и матросами по сравнению с тем, что я видел полгода тому назад. У офицеров был какой-то пришибленный вид. Во время ремонта «Летуна» матросы принимали участие в заводских работах и получали теперь оплату прямо наруки. Несколько раз я наблюдал, что не все из них добросовестно работают. Я делал им замечания в довольно резкой форме. Тем не менее, отношения у нас были дружелюбные, и матросы всегда, встречаясь со мной, отдавали мне «честь».

Как-то командир «Летуна» меня спросил, чем объяснить, что я делаю выговоры, и всё же мне отдают «честь», а офицеры, в частности командир, никаких замечаний не делают, но матросы на них не обращают никакого внимания. На это можно было бы ответить очень много, и в первую очередь то, что я их бранил за дело, и никогда не задевал их человеческого достоинства.

Для меня они всегда, и прежде всего, были люди, а не низшие чины или даже низшая раса. Я их и не боялся, и не имел для этого никаких оснований. Матросы это чувствовали. А вот господа офицеры их до революции не замечали, третировали, за неудачный обед ставили кока «под ружьё» или грозили перевести в гальюнщики. После же революции стали их бояться, сделались преувеличенно вежливыми до заискивания. У матросов исчез страх, и не только не осталось необходимого уважения, но даже была видна явная враждебность. При обострении политических настроений – это грозит тяжелыми эксцессами.

Трагическая действительность в сентябре подтвердила это. Аналогичный разговор произошел у меня на Усть-Ижорской верфи год спустя с представителем Петротопа, в прошлом преображенского подполковника.

Этот бывший гвардеец приехал в неказистой косоворотке, плохо маскировавшей его гвардейскую выпавку. Он меня спросил, как я рискую жить в заводском посёлке среди рабочих и носить белые воротнички и пиджак(!). Все такого рода люди, очевидно, считали, что революция направлена против белых воротничков и пиджаков за торжество косовороток.

Сгущающиеся на горизонте тучи начали отодвигать на задний план производственные интересы.

Внутреннее положение в стране быстро ухудшалось. Очереди за хлебом, резкое увеличение дороговизны, тревожные сообщения из провинции привлекали к себе внимание. Пустые мероприятия Временного правительства, вроде Московского Совещания или Петроградского Предпарламента, поток слов Предпарламентских болтунов, с одной стороны, выступление Корнилова – с другой – всё это были явные симптомы того, что страна быстро катится вниз и неизбежна катастрофа, если не вмешается чья-то твёрдая воля и не повернёт события в другую сторону.

В октябре наступила тишина.

В газетах появилось новое название – «Военно-Революционный Комитет». Через несколько дней явно почувствовалось, что это не одно из бесчисленных новых наименований и организаций, а сила, удельный вес которой растёт с каждым часом. А параллельно этому, с каждым днём и часом меньше становится значение Временного правительства и прочих «постольку-поскольку».

В душе смятение: «один берег с детства, со школьной скамьи, привычный, понятный уходит, скрывается с глаз, другого пока не вижу».

* * *

23 Октября вывел из дока «Летуна» и договорился о буксировке его в Петроград к Металлическому заводу, 24-го его увеличили. Почему-то туда же направилась «Аврора», и не только направилась, а стала на якорь в необычном месте на Неве.

* * *

В первый раз в жизни не влечёт к себе производство. В душе ощущение, что «Летун» и всё другое сейчас не нужно, а может быть и не только сейчас, а и вообще не будет нужно.

Куда-то влекут волны событий. Как счастливы те, кто может разобраться в том, что происходит, что должно произойти. А должны быть большие события, не может великая страна погибнуть.

Триста лет назад сам русский народ в Нижнем Новгороде взялся за устройство своей страны, выдвинул своих собственных народных вождей Минина и Пожарского. Необычны были тогда призывы отрешиться от всего личного, отдать своё имущество, идти на защиту Родины, на борьбу с иноземными захватчиками ...

И на этот раз такой путь единственный. Вождь? И разум подсказывает, и сердце чувствует, что он будет, что он уже есть – Ленин.

* * *

25 Октября 1917 года. Всё свершилось с молниеносной быстротой. Оказалось, что Временного правительства, по существу, уже давно нет. Осталось только название, лишенное

содержания, да истошным голосом вопящий Керенский, защищаемый ... женским батальоном и сотней юнкеров.

Продолжение Февральской революции? Нет, новая революция, с новыми лозунгами, такими, какие ещё не провозглашались. Новое правительство решительно сметает всё старое, до собственного наименования включительно. Нет министров – есть народные комиссары. Председатель Совета народных комиссаров – Ульянов (Ленин).

Стремительно несутся дни, стремительно разворачиваются события.

Всё необычно, странно, всё ошеломляет, опрокидывает веками установившиеся понятия ... Как разобраться в хаосе мыслей? Где истина, где мой путь, чем руководствоваться?

Бесполезно обращаться к другим за советом. Все мои знакомые растеряны, сами не могут разобраться, они также, как и я, ошеломлены, у них также выбита твёрдая почва из-под ног. Надо самостоятельно разрешить все вопросы, выбраться из тупика.

Прежде всего установить для себя некоторые, так сказать, математические константы, чтобы занять отправные пункты, с которых можно оглядеться кругом и хладнокровно всёзвесить.

Падение царского режима не только не вызывало сожаления, но наоборот, было естественным, желательным и идеологически подготовленным. Да и разница между старым и новым (февральским) режимами была, по существу, небольшая. Сошел со сцены Николай II – олицетворение режима, но всё остальное, в лучшем случае, только переменило вывеску.

В самом деле – нет Государственной Думы, но есть Государственный Комитет, с тем же Родзянко во главе, нет премьер-министра князя Голицына, но есть премьер-министр князь Львов. Нет министров из чиновно-бюрократического мира, но есть министры из торгово-промышленного класса: Гучков, Коновалов, Терещенко. Остались от старого режима весь строй, весь уклад жизни, война, хозяйственная разруха, увеличивающаяся с каждым днём дорожизна, недовольство рабочих ...

По сравнению с царским правительством Временное оказалось слабее, нерешительнее, неустойчивее. Министерская чехарда во Временном правительстве ещё стремительнее, чем в 1915 – 1916 годах. За 8 месяцев Временное правительство не только не наладило жизнь в стране, но даже не наметило пути, по которому надо стране идти, не выдвинуло никаких действительно революционных лозунгов. Оно не удовлетворило никого и, в первую очередь, широкие народные массы.

Во всей стране ясно было видно и слышно нарастающее недовольство.

Февральская революция не была решительным переломом в жизни страны, а только первым шагом на пути к этому перелому.

Должен быть, непременно, второй шаг, означающий коренное изменение существующего положения и устранение, прежде всего, основной причины разрухи – войны. Но так как представители буржуазии и капитала не могут уступить добровольно своих позиций, естественно свержение их силой. Мало того, это должен был быть не переворот, а новая, настоящая революция.

Рабочий класс, то есть тот класс, с которым мне приходится иметь дело, среди которого я нахожусь, полностью поддерживает революцию.

Надо преклониться перед волей класса, который, по существу, является наиболее прогрессивным и ведущим в жизни страны.

Итак, первая отправная точка найдена и осознана: Октябрьская революция логична, неизбежна, необходима; назад оглядываться нечего.

Октябрьская революция, бесспорно, уничтожает крупную частную собственность. Будут ликвидированы капиталистические акционерные кампании. Я сейчас служу на заводе, принадлежащем такому акционерному обществу. Связывает ли что меня с ним? Нет. Другого капитала, кроме моей головы, и других сбережений, кроме приобретённых знаний, у меня нет. Связан я только тем, что мне платят жалованье, никаких договоров и контрактов не имею. Сегодня я им нужен, они мною, как работнику, дорожат, но завтра меня могут с лёгкостью вышвырнуть с завода. Они ничем не связаны. Для меня самое увлекательное – труд, самое дорогое – те полезные ценности, которые он создаёт. Мне отвратительны те бездельники, которые живут на проценты с акций и бумаг. Ещё отвратительнее акулы, занимающиеся игрой на бирже.

Не забыть мне дождливого майского дня, когда роскошный лимузин сиятельного акционера у подъезда главной конторы Металлического завода обдал меня грязью.

Я, по существу, принадлежу к интеллигентскому пролетариату. Прервётся по какой-либо причине моя работа, и я с семьёй окажусь в том же положении, что и безработный рабочий. При социалистическом строем труд почётен, я всегда найду ему применение.

Могу ли я сразу отбросить то, что мне казалось очевидным до сих пор, и перекроить свои взгляды на другой фасон? Нет, копейки не стоят те убеждения, которые в одно мгновение могут быть изменены.

Тяжело поворачиваются жернова в голове. Переживаешь мучительные дни, бессонные ночи, ряд дней, ряд ночей, но сознание постепенно проясняется, и виден путь, долгий, тернистый, но определённый.

В декретах правительства слышен твёрдый тон, видна та революционная решимость, которой не было у Временного правительства. Страна с кочковатого болота будет выходить на дорогу, ещё неблагоустроенную, тяжелую, но всё же дорогу.

* * *

Политические события отразились на верфи. Социал-революционеры, меньшевики, большевики проводят время в горячих словесных схватках. Производительность труда падает.

Верфь исполняла только военные заказы. Уже в августе начались затруднения в отношении зарплаты. Она выплачивалась в зависимости от того, как было аккуратно в своих платежах Морское министерство. Теперь его нет. Никому не нужны наши «гогланды». Деньги на заработную плату со скандалом и трудом пока получаем от правления Металлического завода.

Но в конце ноября последнее объявило, что заказы на военные суда правительство аннулировало, а так как ничего другого верфь делать не умеет, то правление её закрывает.

Никакие возражения, настояния, предложения начать другие производства, вроде ремонта вагонов, ни к чему не привели. Правление категорически заявило, что денег нет, платить нечем. Новые заказы не предвидятся, и не с кем о них говорить. Правление вынуждено закрыть не только Усть-Ижорскую верфь, но и Металлический завод. На последнем, в ответ на это, образовалась рабочая директория, которая попыталась вести дело самостоятельно, помимо правления. Это несколько отодвинуло срок остановки завода, но не предотвратило его.

После долгих препирательств с Правлением, как моих, так и рабочих представителей, удалось добиться того, чтобы на верфи оставить около 100 человек рабочих, как обслуживающих хозяйство верфи, вроде электрохозяйства, котлов, водокачки и тому подобное, так и производственных для ремонта оборудования.

Как тяжело было переживать эти дни! За несколько лет совместной работы каждый работник стал близким и знакомым. Были известны его нужды, его материальное состояние. Со многими я был в дружеских отношениях, многие бывали и у меня дома. Теперь надо было с ними расставаться.

Трудная задача из 1000 человек оставить 100 была разрешена тем, что в первую очередь давали преимущества «чистокровным» пролетариям, не связанным с деревней и не имеющим возможности устроиться на другие предприятия, тем более что на большинстве из них начало создаваться такое же положение, как и на верфи.

В конце декабря цехи замолчали.

Производилось ещё законсервирование станков, шла инвентаризация имущества и оборудования, но жизни уже не было.

С тяжелым чувством я проходил по мёртвым цехам и стапелям.

Было вдвойне тяжело: прекратилась работа, составлявшая по себе главный интерес, смысл и самую большую радость моей жизни, прекратилась моя работа для обороны страны.

Металлический завод на пару месяцев пережил верфь, Директория упёрлась в то же отсутствие денег и распалась. Но одновременно стало распадаться и старое Правление. Избранный на место Сонгина Жуков уехал. Начали разъезжаться и другие инженеры, начальники цехов, кое-кто из конструкторов.

Заводом, вернее остатками его, стали управлять юристконсульт Кропивницкий и управляющий, то есть помощник директора по хозяйственной части, Панков. По существу, началось разложение капиталистической организации. Конечно, ни одного практического вопроса такое правление решить не могло. Поэтому, оставшиеся инженеры перестали с ним считаться, и выдвинули из своей среды наиболее технически образованного, и прекрасно знавшего завод, Винблада. С национализацией завода Совнархоз его и назначил директором.

* * *

Весной 1918 года по всем заводам Петрограда происходит или полная остановка работ, или значительное их сокращение. Наша верфь окончательно законсервировалась. Только иногда выполняются случайные работы по распоряжению Совнархоза для флота. В апреле

меня вызвали на наши миноносцы, приведённые из Гельсингфорса. У некоторых свёрнуты набок форштевни, небольшие пробоины, полученные при проходе во льду. Сделали исправления.

В июне снарядили плавучую мастерскую для Волжской флотилии и направили с ней Нугиса.

Всё это крохи, не то, чего ждёшь.

1-го Июля верфь национализировали. Меня назначили её заведующим. Пока она ещё объединена с Металлическим заводом.

Обратился в Совнархоз дать верфи работу, получил ответ, что пока нет. Прошу направить меня в другое место, где мог бы работать более продуктивно. Отвечают: «Сидите пока на месте, когда нужно будет, назначим. Сейчас заводы нужно сохранить от разрушения и расхищения. Это на вашей ответственности».

Что же делать? Невозможно сидеть без дела. Если нет сейчас чисто производственной практической работы, надо заняться умственной.

В бешено работе последних лет я мало читал технической литературы. Есть область почти мне незнакомая. Это вопросы организации производства. А, между тем, появилась богатейшая литература о научных методах организации производства. Тейлор, Гант, Эмерсон и другие мне до сих пор не известны, а они разрабатывают и изучают серьёзнейшие и интереснейшие вопросы.

Да и не только вопросы организации производства надо изучить. Следует обновить свои институтские знания, дополнить их новейшими данными науки.

У меня накопился собственный опытный материал. Под него надо подвести теоретический материал. В особенности это касается котлов.

Начал ходить по книжным магазинам и букинистам. На моём столе скоро появились книги, так называемой, технической литературы. Случайно нашел у букиниста книгу Дмитриева «Судостроительные заводы за границей и в России». Прочёл её с неослабевающим интересом. Она содержит богатейший материал для проектанта судостроительных заводов.

Сравнивая показатели мировых заводов с нашими, я имел возможность критически отнестись к своей собственной работе. Пожалуй, годы 1918-19 были единственными в моей жизни, когда я смог именно хорошо продумать всё то, что до сих пор делал, увидел свои ошибки, сделал выводы для будущего.

Беспокоила только меня мысль, будет ли для меня существовать в дальнейшей жизни судостроение?

Страна из гражданской войны выйдет разорённой. Сколько времени ей понадобится, чтобы восстановить своё хозяйство? Нужно ли будет судостроение вообще, и военное в частности? Никак не мог себя представить без него.

Увлекательнее этой работы, интереснее, чем жизнь на корабле или около него, помоему, не было.

В одну из своих поездок в деревню, я встретил там бывшего кочегара с линкора «Петропавловск». Он не только не собирался возвращаться на корабль, но был доволен своей жизнью в деревне, и о корабле вспоминал без сожаления. Меня просто поразило, как он мог променять интересную судовую жизнь на полевые работы, а котлы на сельхозмашины.

* * *

Чрезвычайно напряженное и всё время ухудшающееся положение с продовольствием (получал я $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ фунта неаппетитного хлеба) заставило энергично заняться огородом. Мы всей семьёй подняли 400 м кв. земли. Засеяли её всевозможными овощами и картошкой. Это дало возможность зимою поддерживать всю семью. Летом моей обязанностью было каждый день ходить собирать грибы в лес. Хорошие белые и красные мы сушили на зиму, сырой ежки жарили прямо на воде. Летом суп был обыкновенно из молодой лебеды или крапивы.

Развёл, одно время, кроликовое хозяйство, но не мы их ели, а они нас начали объедать; пришлось их ликвидировать.

* * *

В результате моих занятий я хорошо «провентилировал» мозги. Кроме этих, так сказать, теоретических технических занятий, я вплотную засел за языки немецкий и английский. Первый я более или менее и раньше знал, английский впервые. К моей радости, он легко мне дался, и я скоро начал на нём и говорить, и читать, и писать.

Но без производственной работы всё же было очень скучно. Летом 1919 года образовалось «Петроградское районное правление заводов тяжелой индустрии» (Петротяжи). Несколько членов правления приехали на верфь, подробно её осмотрели. Я к ним опять обратился с прежней просьбой – или дать работу верфи, или направить меня на другую работу, и снова получил отказ.

Такое положение становилось для меня нетерпимым. Молодая Советская республика отражала нападавших врагов, со всех сторон стремившихся к Петрограду и Москве. Всё новые и новые отряды усталых, голодных рабочих отправлялись на фронт. Заводы обезлюдившие, без топлива, без материалов, всё же готовили фронту снаряды и другое вооружение, а наша верфь стояла, и мы не имели даже надежды на то, чтобы её пустили.

И разум и совесть возмущались этим вынужденным бездействием во время великих событий, когда так необъятно поле приложения наших сил, когда, казалось, камни вопиют о том, что надо работать и работать.

В конце 1919 года после нескольких производственных совещаний собрание рабочих и служащих уполномачивает меня и слесаря Н.М.Петрова добиваться открытия верфи, причём в качестве основного задания предлагался ремонт железнодорожного транспорта. После тщательного обдумывания этого вопроса и консультаций с железнодорожниками мы остановились на конвенционном (периодическом) осмотре товарных вагонов. Паровозов мы не могли совершенно принять на верфь, пассажирские вагоны как исключение.

Для ремонта товарных вагонов мы предполагали использовать цех железных конструкций площадью 3500 м кв., оборудованный двумя мостовыми пятитонными подъёмными кранами. Наибольшее затруднение представляло для нас отсутствие колёсного станка для обточки бандажей и шеек осей. Правда, имели большой токарный станок с длинной станиной, к которому можно было добавить заднюю бабку, но всё же это представляло кустарщину и допустимо было только, как крайнее исключение.

Свои хлопоты мы начали с Мурманской железной дороги, проходившей через нашу территорию. У неё не было своих главных мастерских, почему она была вынуждена ремонтировать свой подвижной состав, требовавший среднего и капитального ремонта, или в Вологодских мастерских Северной железной дороги или в Александровском заводе Октябрьской железной дороги.

Нам Фортуна улыбнулась. Мурманские железнодорожники охотно пошли нам на встречу, и её начальнику тяги Кузьмину Т.Л. верфь, главным образом, и обязана своим открытием. Но пока до этого дошло, какие только мытарства мы не прошли. Металлический завод, которому мы формально были подчинены, считал нашу затею неудачной и неосуществимой. Петротяжи, в лице Ксенжопольского, как раз специалиста по железнодорожному транспорту, слышать ничего не хотели. В Совнархозе председатель ЧрезКомРема Какобадзе гнал нас и не соглашался, как он говорил – «распыливать силы».

Несколько раз пришлось побывать у председателя Совнархоза Судакова, бывшего рабочего Металлического завода. Удалось убедить председателя Петротяжи в возможностивести ремонт вагонов на верфи, а когда и Мурманская железная дорога начала нас поддерживать, склонился и Судаков.

Ругался Какобадзе, но также вынужден был согласиться. Правда, нам поставили условия, чтобы мы ничего из продовольствия и топлива не просили, ничего не ожидали и рассчитывали только на свои собственные силы.

Это противоречило положению на других заводах, занимавшимся ремонтом железнодорожного транспорта, но мы были так счастливы возможности снова работать, что даже не поднимали об этом вопроса. Вся эта процедура продолжалась около четырёх месяцев.

В мае 1920 года начнут подаваться на верфь первые составы. К этому времени мы должны подготовить цехи и территорию, и перестроить свою судостроительную специальность на железнодорожную.

Но не только цехи нужно подготовить. Надо организовать всё хозяйство верфи – и производственное, и бытовое. По сравнению с дореволюционным временем, сейчас это сделать неизмеримо сложнее. Тогда не было особенных забот о продовольствии. Теперь, в условиях ещё продолжающейся гражданской войны и интервенции, надо организовать его самим на заводе – должен быть рабочий кооператив. Топливо придётся добывать самим. Не оставить детей рабочих без школы, а самих рабочих без обслуживания их культурных запросов и потребностей, следовательно, и мне, и общественным организациям надо добиться, чтобы у нас были: школа, клуб, библиотека. При производстве могут быть ранения и даже увечья. Нужна, по крайней мере, амбулатория. Врачи на фронте, всюду их нехватка. И медперсонал, следовательно, придётся самим подыскивать.

Отвлекаясь, скажу о последнем обстоятельстве. С медицинской помощью вообще обстояло из рук вон плохо. На верфи никого из медицинских работников не было. Ижорская больница стояла от верфи в 10 километрах, Колпинская в семи. При несчастных случаях невозможно было вызвать врача. Даже в экстренных случаях приходилось возить больного в Колпино.

В то же время, на верфи была прекрасная аптека, где были всевозможные, по тому времени редкие, лекарства, в том числе и патентованные. Никто ею не интересовался до тех пор, пока мне не пришлось случайно с ней познакомиться.

Однажды ко мне прибежал взволнованный мастер и просил хоть чем помочь его умирающей дочери. Никакие мои уверения, что я ровно ничего не понимаю в медицине, что надо везти её в больницу, не действовали, почти силой притянул он меня к себе в квартиру. У постели его дочери столпились домочадцы и знакомые. Я попросил их немедленно уйти, попробовал пульс, он почти не прослушивался, руки и ноги были как ледяные. С храбростью отчаяния я велел растирать их и прикладывать к ним бутылки с горячей водой, а затем побежал в нашу аптеку, развернул медицинский календарь, откуда вычитал, что надо вприснуть камфору. Как это делается я видел и рискнул сделать то же больной.

Моя храбрость была вознаграждена и девушка пришла в себя. Но с этого дня у меня не стало отбоя от больных. В конце концов, рассудил я, неужели инженер, работавший в лаборатории, делавший химические анализы, окажется хуже малограмотного деревенского фельдшера и не сможет развесить лекарства.

Помог мне медицинский календарь, в котором были точно указаны дозы, а крестиком обозначалось какие лекарства без рецепта врача давать нельзя.

У меня самого дома был полный лазарет, благодаря чему мне приходилось почти каждый день видеть колпинского врача М.И.Хрущинского, о котором навсегда сохранил благодарную память, как о враче удивительной эрудиции, гуманисте, друге всех нуждающихся и страждущих.

Он давал мне указания что и как мне делать, и под конец, посмотрев несколько раз мои «приёмы», доверил давать и сильнодействующие лекарства. Оказалось, что это вовсе не так сложно, и при добром желании и внимании, можно скоро освоиться с таким деликатным делом, как фельдшерская помощь. Неизмеримо труднее ставить диагнозы, тут без врача не обойтись.

* * *

Мы взвесили наше положение. Топливо для электростанции у нас есть на год. Материалами обеспечены. В инструменте не нуждаемся. Железнодорожные пути можно сделать самим, рельсами располагаем. Цех вполне приспособлен. Колёсного станка нет, но есть са-модельный, на котором, с грехом пополам, можно обрабатывать колёсные пары. Запасных вагонных частей нет.

Рабочие есть и опытные, но их осталось очень мало. Надо ещё, как минимум, человек 40 – 50 квалифицированных.

Помещения и оборудование для школы, клуба, кооператива имеются, но персонала нет. Продовольственной базы, кроме уездного Продовольственного комисариата (Упродком) нет.

Баланс не в нашу пользу, но всё же у нас кое-что имеется. Самое главное то, что у нас есть горячее желание работать в помощь правительству, на пользу Родине.

Надо разрешить все затруднения и устранить препятствия.

В отношении колёсных пар помогла Мурманская дорога: она выделила для оборота из своего запаса 10 новеньких пар.

Вопрос о дальнейшем снабжении нас колёсными парами, равно как и запчастями, вроде упряжных крюков, буферных стержней, пружин, рессор, букс и тому подобным мы разрешили несколько своеобразно.

На Мурманской дороге между станциями Рыбацкой и Мгой постоянно бывали крушения. По линии повсюду валялись обломки разбитых вагонов. Мы начали усердно собирать эти детали и привозить на верфь, где их ремонтировали, а затем пускали в ход. Это понравилось Управлению железной дороги, и оно само дало распоряжение привозить к нам битые составы. Скоро их набралось столько, что мы не только не страдали отсутствием деталей, а наоборот, сами стали их отпускать по указанию Управления.

Разрешился, таким образом, весьма важный вопрос и с поковками, и с литьём, которых мы сами делать не могли.

Совместно с завкомом мы договорились с УНОО об открытии у нас школы.

Но этого было бы мало. Поэтому достали плуг, борону и вспахали наши пустыри под индивидуальные огороды, а с Упродкомом договорились о выделении нам нарядов на получение семенного картофеля, который начали выдавать на посев рабочим и служащим.

Вопрос с медицинским обслуживанием также уладили. С Ижорским заводом я договорился о том, чтобы их заводская больница принимала наших больных, за что мы обещали дать часть наших лекарств, а на верфи организовали амбулаторию, куда пригласили врача из соседнего понтонного батальона. Да, кроме того, приехала наша бывшая медсестра, очень опытная и популярная среди рабочих.

Итак, все вопросы разрешились, кроме вопросов с кадрами.

Откуда добыть квалифицированных рабочих?

На всех заводах острый дефицит рабочих. В Петроград они едут неохотно: там и ходно, и голодно, и плохо с квартирами, не работает отопление, водопровод, перебои в подаче электроэнергии. Но если рабочие не едут сами, надо нам поехать за ними.

Основная база, откуда черпались наши рабочие – Смоленская губерния, Сычевский уезд. Н.М.Петров оттуда родом. Договариваемся ехать туда и в деревне заняться вербовкой.

В начале апреля мы туда и отправились. Ехать надо было по Октябрьской железной дороге до станции Лихославль, там ожидать сутки и затем по Вяземской линии до Сычевки.

В Лихославле в маленьком пассажирском зале сидели и лежали сотни пассажиров. Нельзя было и думать там пристроиться. Как мы были довольны, когда знакомый кантторщик в багажной кассе разрешил нам лечь на пол под его столом. Было пыльно, душно, но свободно.

Из Сычевки до деревни Муран проехать было невозможно. С великим трудом, где по железнодорожному полотну, где по грязной дороге, где по залитым лугам вброд прошли мы 15 километров.

После этого два дня отлеживались на лежанке, пока совершенно не отогрелись и не просохли.

Через несколько дней вода спала и по дорогам можно было уже не только ездить, но даже ходить. Мы начали свои экскурсии. В любой деревне встречали много бывших наших рабочих. Были деревни, где жили только клёпальщики, в другой – сборщики, а в Тёсове нашли и железнодорожников.

Всюду нас встречали необычайно радушно, всюду сейчас же на стол выставлялись всевозможные яства – свинина, сало, масло, яйца, сметана, топлёное молоко, мёд и прочее. Всё то, от чего я за два года совершенно отвык.

Набросившись, поначалу, на эти угождения, я через несколько дней жестоко поплатился за свою неосторожность и вернулся домой ещё более похудевшим, чем был до поездки.

Но в отношении цели моего путешествия я добился полного успеха – ехать на завод изъявило согласие около 50 человек.

Действительно, к середине мая они начали прибывать на верфь. Там уже были подготовлены комнаты, оборудованные всем элементарно необходимым для жизни.

* * *

Начали поступать больные вагоны. Мы организовали две ремонтные бригады по 12 человек слесарей в каждой, которым и поручили вести ремонт.

Я считал, что опытные рабочие сами поведут и развернут работу, но, увы, вскоре убедился в том, что чтобы работу грамотно организовать, руководитель должен быть знаком с нею сам. Иначе будет не рационально организованное производство, а кустарщина и бессистемность.

К сожалению, не сразу мне удалось это прочувствовать и настроить дело, тем более что на целый месяц меня от производства оторвали.

Правление Петротяжи, увидев, что мне удалось набрать рабочих для верфи, решило снова меня командировать, на этот раз в Калужскую губернию и с более сложным заданием. Надо было набрать рабочих – торфяников, и, кроме того, закупить для всех заводов тяжелой индустрии лошадей и коров. Для этих целей направлялась целая комиссия из пяти рабочих под моим председательством.

Мне было вручено 6 миллионов рублей липовыми бумажками по 250 рублей – всего 24 тысячи бумажек. Это представляло порядочный вес, поэтому я разделил их на две части, одну взял себе, другую отдал председателю завкома Металлического завода Павлову. Эти тючки обвязали шнурком и надели под платье. Ходить так было довольно тяжело, но зато мы были спокойны, что их у нас не украдут, а о кражах всюду говорили, и редко в вагоне можно было увидеть человека сколько-нибудь не пострадавшего от жуликов.

1 Июня наша экспедиция двинулась через Москву.

В Москве извозчиков не было, поэтому с Петроградского вокзала на Киевский через весь город мы прошли пешком, наняв только ручную тележку для багажа.

Киевский вокзал своей отделкой внутри в древнегреческом стиле произвёл на меня, прямо, чарующее впечатление, и 12 часов в ожидании поезда я на нём просидел с наслаждением и незаметно.

Но когда началась посадка, поднялось такое столпотворение вавилонское, что попасть в обычный пассажирский вагон оказалось невозможным. Пришлось идти к военному коменданту вокзала и просить его посадить нас в штабной вагон, имея в виду огромную сумму, которую мы везли. Нас двоих с Павловым комендантом устроил, остальные кое-как устроились на площадках и крышах.

Началась война с белополяками, по киевской линии шли воинские эшелоны, но всё же, наш поезд шел аккуратно по расписанию, и в 10 часов утра на следующий день мы сошли на станции Думиничи, откуда надо было на лошадях проехать 50 километров к селу Плохину, конечной цели нашего путешествия.

На станции нас ждало разочарование – никаких лошадей не оказалось. Только часа через два после усиленных поисков нашли кляченку, которая с трудом повезла наш багаж. Мы же пошли пешком. Изредка устававшие по очереди присаживались на телегу. Дорога шла всё время по пескам в чудесном дубовом лесу. Это были знаменитые Брянские леса, когда-то центр Раскола, местоприбытие всяких столпников и прочих изуверов, так художественно описанных Загоскиным в его романе «Брянский лес».

Воспоминания ли детских лет подействовали на меня или, на самом деле, лес производил такое впечатление, но я всё время пребывания в этих лесах не мог отделаться от гнетущего ощущения какого-то страха. Способствовало этому полнейшее безмолвие в лесу. Не слышно было пения птиц, не видно зверья, только около попадавшихся изредка болот бесшумно, точно привидение, пролетала цапля.

Даже хрустально прозрачная Жиздра, усеянная по берегам ландышами, не развеяла этого впечатления. Казалось, что если вступишь на её песчаный берег, то песок засосёт и не выберешься оттуда.

По дороге не было никаких посёлков, кроме одного одиноко стоящего дома, типа дачи. Недалеко от неё мы нашли курицу, задавленную или сдохшую самостоятельно, ещё тёплую. Мы её подобрали и по прибытии в Плохино, мои спутники её сварили и съели – голод не тётка.

В Плохино мы разместились на постоялом дворе, выходившим прямо на базарную площадь. В нём были все прелести, присущие деревенским гостиницам – кругом навоз, мириады мух, полчища клопов. Ни днём, ни ночью не было покоя. Мне, правда, посчастливилось, так как фининспектором в Плохино оказался мой отдалённый родственник. Случайно я его увидел на базаре. Он меня перетащил к себе на квартиру, находившуюся в здании библиотеки, которой заведовала его жена.

Благодаря счастливой случайности я не только получил удобное пристанище, но и духовную пищу. На базаре в Плохино было всё, кроме … лошадей и коров, то есть того основного, что нам надо было закупить.

Изредка попадались отдельные экземпляры, но нас они не удовлетворяли.

Мы с Павловым принялись за выполнение второй задачи – подыскание рабочих-торфяников. Для этого пришлось опять-таки пешком обойти ряд деревень и сёл.

После трёх недель хождения мы договорили около двухсот рабочих, выдали им авансы на проезд, условились, что они приедут не позднее 10 июля, после чего уехали и сами.

* * *

К первому июля я вернулся на Усть-Ижорскую верфь.

Теперь надо приняться за ремонт вагонов как следует.

Рабочие из Сычёвки уже приехали. Кроме них, принял на работу ещё около 50 женщин из Ижоры, получился коллектив уже около 200 человек.

Но работа продвигалась очень медленно. За целый месяц было отремонтировано всего около 10 вагонов, а должны были не менее 50.

Начал внимательно изучать процесс производства. Конвенционный (периодический) осмотр вагонов производится каждые 3 года, в удостоверение чего на каждом вагоне на торцовской стенке и раме ставится трафаретом отметка с указанием, когда и где именно производился осмотр.

Последний состоит в том, что вагон поднимается домкратами, из под него выкатываются полускаты, выдёргиваются упряжные крюки, буферные стержни, снимаются пружины, рессоры, буксы. Всё это внимательно осматривается, причем из бокс выжигается на легком огне

или вываривается в кипятке смазка. Повреждённые детали или заменяются новыми, или исправляются, если это возможно.

Колёсные пары обследуются самым внимательным образом в отношении глубины проката, плотности посадки и целости бандажей, задиров и трещин шеек осей, их диаметра и тому подобное. Колёсные пары, не удовлетворяющие нормам, или совсем браковались, или шли на станок и обтачивались. На каждой паре после этого ставилось клеймо завода, дата и, кроме того, составлялся акт. С кузова вагона снимались повреждённые обшивка и другие детали, и заменялись на новые.

Внимательно осматривалась крыша вагона, и проржавевшие листы заменялись новыми, причем соединение листов допускалось только на клямерах без гвоздей. Одним словом, происходила кропотливая и тщательная ревизия каждой вагонной части.

Сформированные нами бригады из 12 человек, главным образом, слесарей или котельщиков с подручными, вели ремонт очень медленно. На один нормальный вагон, то есть требовавший только осмотра без замены частей уходило около 5 – 6 дней.

Ясно было, что при таких темпах дело пойти не может.

У меня слесарей было очень мало. Большинство составляли подручные и неквалифицированные женщины. После обдумывания и анализирования рабочих операций, то есть того, что составляет технологический процесс, я пришел к заключению, что надо расчленить операции на более простые, и, по возможности, их механизировать.

Первым делом я заставил, вместо традиционной подъёмки вагонов домкратами на открытом воздухе, как это обычно практикуется в депо, все вагоны закатывать в цех. Здесь были намечены на полу места, где можно было ставить вагоны с соблюдением нужных проходов. Как только вагон входил в цех, его сейчас же подхватывали два пятитонных крана и приносили к назначенному месту. Из под вагона, пока он на весу, сейчас же вынимались полускаты с буксами, после чего вагон ставился на заранее подготовленные козлы, расставленные по всему цеху. Затем происходило дополнительное разоружение вагона для ревизии.

Рабочие бригады были разукрупнены сначала до 8, потом до 6 и, наконец, до 4 человека. При этом бригады были специализированы, так что одна бригада занималась подъёмкой, разборкой и сборкой вагона, другая ревизией упряжи, третья ревизией колёсных пар и так далее. Плотники были выделены в отдельные бригады, причём незначительный ремонт кузова, то есть замена 3-4 досок производилась одновременно с подъёмкой вагона; для большего ремонта, требовавшего замены около четверти кузова, были организованы особые бригады; такие вагоны отводились на отдельные пути и для них были свои бригады.

С введением этих операций время на ремонт вагона начало заметно сокращаться и дошло до одного – полутора дней на условную единицу. Когда у меня накопился порядочный запас колёсных пар и прочих деталей, я ввёл ещё одно мероприятие, усложнившее и увеличившее документацию, но решительно ускорившее ремонт: были выделены бригады, которые только и занимались экипировкой колёсных пар, то есть на проверенные, заклеймённые полуслкаты надевались буксы и немедленно же заправлялись набивкой и смазкой.

Как только пришедший в ремонт вагон был поднят, и из под него выкачены пары, на их место сейчас же закатывались новые, и вагон опускался на них. Таким образом, вся операция по подъёмке и опусканию производилась всего в полчаса. Выкаченные пары направлялись для ревизии в назначенный для этого участок цеха. Таким же образом производилась замена буферных стержней, рессор и тому подобное.

Только одни упряжные крюки не поддавались замене – редко можно было найти взаимозаменяемые крюки. Но, с другой стороны, в них и повреждения встречались редко.

После введения такого способа работы, время на осмотр одного условного вагона сократилось до 4 – 5 часов, а выпуск вагонов у нас поднялся до 100 – 120 в месяц, перекрыв наши обязательства и обещания. Сами рабочие бригады теперь состояли из: одного слесаря, одного подручного и двух женщин.

Конечно, это сделалось не сразу, прошло около года, пока выкристаллизовался производственный процесс в том виде, как он описан.

Для меня лично, сложность решения этого вопроса была в том, что, помимо трудностей обычного характера того времени, я не имел никакой организационной помощи, не только от администрации Металлического завода, незнакомой с вагоноремонтом, но и от Петротяжи, где опытный человек – член Правления Ксенжопольский, бывший преподаватель Технологического института, был занят только большими заводами. Мне самостоятельно пришлось разрешать в общезаводском масштабе вопросы не только технологического, но и организационного порядка. Единственно чем я руководился – это советами начальника Тяги Мурманской железной дороги Т.Л.Кузьмина, приемника Местова, да критикой рабочих на производственных совещаниях.

По существу, все мы были неопытными пловцами в этом новом для нас деле. Но мы страстно хотели работать, страстно хотели выплыть, и выплыли.

К концу года мы настолько твёрдо стояли на ногах, что к нам присыпали на ремонт и более трудные вагоны, до классных включительно.

Все манёвры на территории завода, подача и вывод вагонов на станцию Сапёрную производил у нас миниатюрный паровозик – «самоварчик», как мы его называли. Ввиду отсутствия у нас паровозного машиниста, мне пришлось, поначалу, самому заняться этим, потом обучить слесаря, прокзаменовать его и, наконец, допустить к самостоятельному управлению.

Понемногу увеличивалось количество рабочих. Наши бытовые условия были значительно лучше, чем в других местах, поэтому к нам шли охотно. Продовольственный вопрос, вообще напряженный, смягчался тем, что Мурманская железная дорога отпустила нам из своих запасов муки. Рабочие огороды также дали результаты, причем всем огородникам были отведены индивидуальные кладовые для урожая. Многие завели себе коз. Наконец, по соглашению с Союзом, периодически, рабочие отпускались в деревню за продуктами.

* * *

Как только дело с ремонтом вагонов окрепло, и завод доказал свою жизнеспособность, его стали загружать заказами. Первым из них был ремонт речных и озёрных буксиров Северо-Западного речного пароходства.

Мы вернулись к своей специальности. Пусть это небольшие суда, пусть это и не судостроение, а пока только судоремонт, но начинаем жить привычными техническими интересами, вдыхать привычную атмосферу судостроительного предприятия, словом, возвращаемся к любимому делу.

В Петротяжи вызвали всех директоров и распределили подлежащие ремонту суда. Нам дали что-то около 20 буксиров.

Их привели на верфь. Все они требовали ремонта подводной части. Надо было вытащить их на берег. Трудность была в том, что вся набережная огорожена шпунтовой стенкой, высотой около 3 метров, и нигде не было пологого берега. Пришлось вызывать с Металлического завода 75-ти тонный плавучий кран, которым поднимали и ставили на набережную буксиры.

С одним буксиром произошел эпизод, лишний раз показывающий, что инженер никогда не может полагаться на чужие слова, а должен в ответственных случаях непременно сам посмотреть и проверить размеры и расчёты.

Буксир «Белозёр», согласно данным капитана и механика, имел водоизмещение около 80-ти тонн. С такой перегрузкой я рисковал поднимать судно 75-ти тонным краном.

На всякий случай прикинул длину и ширину буксира, но осадку должен был принять на веру, так как внутри корпуса был лёд.

При подъёме, когда судно уже висело над водой, одновременно лопнули все четыре трюса. Буксир упал в воду, но, поскольку, все люки были хорошо задраены, «Белозёр» хватил воды только на палубу и не получил никаких повреждений. Когда его через два дня подняли на берег, оказалось, что его осадка была на 0,8 метра больше, чем говорил капитан, а водоизмещение было около 100 тонн.

Начало судоремонтных работ все работники верфи встретили с большой радостью. Непонятно, каким образом это сделалось известным, но мы стали получать от бывших рабочих верфи, находившихся теперь в различных районах, до Сибири включительно, письма с просьбой выслать им удостоверения на проезд, чтобы работать на верфи.

К весне 1921 года мы в отношении ремонта и вагонов, и судов стали прочно на ноги. Начали нам давать заказы на металлические конструкции. В особенности меня интересовали кое-какие конструкции для строящейся торфяной электростанции «Уткина заводъ» или 5-я ГЭС. Не только конструкции были интересны, интересно было участвовать в постройке электростанции нового стиля - государственной, районной, нужной не одному какому-либо предприятию, а всей Петроградской промышленности, всему Петрограду.

Впервые, пожалуй, в сознание стала внедряться мысль, что я не просто работник предприятия, а предприятия государственного, что я активный участник стройки нового государства, нового общественного и экономического строя. До сих пор в моей работе над всем превалировала техника, увлечение ею. Теперь появляется идеологическая, так сказать, подоплётка. Мне интересно было знать для кого именно выполняю я тот или иной заказ, в чём его важность и значение для государства.

Это психологическое ощущение, зародившееся при исполнении скромного заказа для «Уткиной заводи», росло с каждым новым заказом и окончательно окрепло, когда я в даль-

нейшем имел возможность участвовать в совещаниях по распределению заказов на оборудование электростанций всего Союза.

Кроме конструкций для 5-ой ГЭС, верфи были даны заказы на строительные фермы для Северолеса, для чего я использовал оставшиеся ещё с 1915 года заготовки, и, несколько позже, для кабельных кранов Волховстроя.

В последних требовалось мелкое чугунное литьё. Все наши попытки получить его в Петрограде были безуспешны. Тогда мы решили сделать его на верфи. Так как вагранку строить не было смысла, мы сделали горн для тигельной плавки, и получили превосходные отливки. Они были, конечно, сами по себе дороги, но в общую стоимость крана входили небольшой частью, а самое главное, мы получили возможность сдать заказ своевременно.

1922 год. Судострест.

В конце 1921 года состав членов правления Петротяжи переменился, а с 1-го января 1922 года Петротяжи вообще перестал существовать. Образовались тресты. Заводы, входившие в Петротяжи, теперь оказались в различных трестах. Разделили Металлический завод и Усть-Ижорскую верфь. Завод вошел в Машиностроительный Трест, а верфь в Судостроительный.

Верфь получила ещё одно задание не связанное с судостроением – изготовление сельскохозяйственных деталей: лемехов, отвалов, веялок. В то же время, нас начали приживлять в отношении ремонта вагонов. Начали приезжать всевозможные комиссии обследователей, устанавливающих, что мы работаем кустарным способом, не будучи специально оборудованным и приспособленным заводом. На одном из совещаний, один из таких «обследователей» заявил, что такое предприятие как Усть-Ижорская верфь, работая кустарным способом, не имея настоящего железнодорожного оборудования, конкурирует со специальными заводами, делает заказ дешевле и сбивает настоящие цены (!). К этому надо было добавить, что верфь исполняла ремонт ещё и в более короткие сроки.

В сентябре 1922 года приехали обследователи из Главметалла ВСНХ, и вскоре после этого, вагоноремонт с верфи был снят. Два года мы его успешно вели и расстались с ним с большим сожалением.

Незадолго перед этим, Судострест получил большой по тому времени заказ на шлюпки для ЦУМОРА и катера для ГВИУ. Сроки на них были даны очень короткие. Рабочих-шлюпочников не было, да и строили эти специалисты очень долго. При ознакомлении с их обычными методами работы выяснилось, что шлюпка-шестёрка (20-ти футовая) изготавливается, в среднем, за 18-20 дней.

Набрать нам несколько сот шлюпочников нельзя было и надеяться. Значит, надо организовать это как-то иначе.

В американских журналах я прочитал описание своеобразных приёмов при постройке небольших деревянных судов. Эти приёмы давали возможность:

1. строительство шлюпок шаблонизировать;
2. использовать малоквалифицированных рабочих, до деревенских плотников включительно;
3. значительно ускорить процесс изготовления шлюпок.

Правление предложило ознакомиться с постройкой шлюпок, организованной ГВИУ в Москве по американскому способу, и перенести этот опыт на Усть-Ижорскую верфь.

Я подробно осмотрел это производство, которое было организовано при консультации какого-то американского инженера, оно мне очень понравилось и полностью отвечало на поставленные выше вопросы.

По возвращении на верфь я с увлечением занялся разработкой совершенно нового, необычного технологического процесса массового изготовления шлюпок.

Помощи ни у кого нельзя было получить, так как никто из наших корабельных плотников, да и не только наших, а и с других заводов, где я пытался найти готовые материалы, с таким способом постройки не был знаком. Мало того, все в один голос высказывали сомнение и в возможности, и в целесообразности такого метода работы.

Нет, у меня колебаний не было; книга – мой старый и верный друг, убедительно не только рассказывала, но и показывала, как работали тогдашние передовые заводы. Вопрос только в стоимости приспособлений.

В английском журнале я увидел, что моторные катера, не только массовые, но и индивидуальные строятся вверх килём на «болване». Значит, не только технически возможно и целесообразно, но и экономически выгодно.

К осени был полностью разработан технологический процесс. Я вызвал из деревни старого нашего плавового мастера Артемьева. После разбивки на плазе была сделана первая шлюпка. Ёё мы тщательно проверили, причём буквально, что называется, «вылизывали» каждую деталь, добиваясь безукоризненного качества даже для придирчивого глаза опытного шлюпочника, обращали внимание даже на то, чтобы в любом поперечном сечении ширина каждого пояса обшивки была одинаковой с другими. Предчувствовалось мне, что новый способ постройки встретит недружелюбное отношение.

Проверенная шлюпка была разобрана, и по ней сделаны приспособления для обработки, буквально, каждой детали. Эти приспособления были, по существу, тем, что в металлообрабатываемой специальности называются кондукторами. Их применение давало возможность любую деталь делать взаимозаменяемой, почти полностью исключая возможность брака при обработке и позволяло не только обойтись без специалистов-шлюпочников, но более того, применить малоквалифицированный труд и значительно увеличить его производительность. В особенности был интересен кондуктор поясов обшивки.

Последний был так устроен, что плотнику надо было только прижимать наделку рубанка к направляющей кондуктора. Необходимая малка получалась при этом автоматически.

С введением этого кондуктора в производство выявилась необходимость пересмотреть расценки и нормы времени на производство поясов обшивки. Рабочие настаивали на том, чтобы за 8 часов установить норму 8 поясов. Мы считали 80. Так как прийти к соглашению мы не смогли, пришлось обратиться к посредничеству Союза, который прислал своего представителя и предложил в присутствии последнего показать возможность выполнить такую работу. Мастер начал работу в 10 часов утра и к 4 часам дня сделал 110 поясов, после чего демонстрация была прекращена, а норма 80 принята безоговорочно. Урок был и убедительный и поучительный.

Для изготовления шлюпок был использован судостроительный (корпусный) цех. Для каждой операции, то есть изготовления каждой детали, был отведён отдельный участок. Изготовленные детали подавались к сборочному стендсу и укладывались каждая в свой стеллаж, носивший присвоенный детали номер. На каждом участке стоял определённый рабочий, производивший назначенную ему операцию.

Сборка шлюпки производилась килём вверх на болване. Последний представлял каркас, имевший точное очертание шлюпки, только уменьшенный на толщину обшивки и шпангоутов.

На болване были сделаны гнёзда для шпангоутов, киля и штевней.

Сборка шлюпки начиналась с укладки шпангоутов. На них надевался уже собранный и соединённый со штевнями киль, а затем ставились пояса обшивки. Каждая деталь ставилась в определённые гнёзда, так что все шлюпки имели одни и те же размеры. Места для заклёпок не размечались, а на пояс накладывалась железная полоса с просверленными отверстиями, соответствующими местам заклёпок. Сверловка производилась пневматической машинкой висевшей на тросе, перекинутом через стальной пруток под потолком. На другом конце троса находился уравновешивающий груз. Таким образом, рабочий не затрачивал усилий на поддерживание на весу сверлильной машинки и не должен был следить за тем, чтобы положить её на безопасное место – в любой момент она висела тут же около него.

Как только отверстия были просверлены, подручный вставлял туда заклёпки и лёгким ударом молотка дгонял их на место.

Собранный корпус шлюпки снимался талями с болвана и переносился на новое место, где заклёпки расклёпывались. Затем в корпус вставляли банки, решетки и прочие деревянные и металлические детали.

Экипированная шлюпка грунтовалась и окрашивалась, после чего вывозилась на склад.

Весь процесс, разбитый на элементарные последовательные операции, представлял, по существу, конвейер, хотя и не механизированный.

Время, затраченное на выполнение заготовительных операций, свелось к минутам, вместо прежних часов. Сборочные операции занимали теперь часы вместо дней.

Конечно, пришлось обучать, а в некоторых случаях даже принуждать изготавливать детали так, как намечено технологическим процессом, и именно тем инструментом, который в последнем указан.

Это удалось не сразу. К новому способу скептически и неприязненно отнеслись «специалисты»-шлюпочники, поступившие в последнее время на верфь, и старые корабельные плотники, работавшие и раньше на верфи.

Из специалистов колоритную фигуру представлял Дребезов. Из поколения в поколение работала на Охте фамилия Дребезговых по шлюпочному делу. Это были артисты своего дела.

Долго, дорого, но артистически безукоризненно строили они свои шлюпки. Они были настолько популярны, что на Охте одна из улиц была названа Дребезговой.

Последние представители этой фамилии – отец и сын – вынуждены были прекратить своё кустарное дело и в 1922 году, услышав, что на Усть-Ижорской верфи строятся шлюпки, поступить к нам.

Я назначил старика мастером, но последний никак не хотел перейти на новый метод. Мало того, он заявил, что ничего из этого не выйдет, и он просит разрешить ему работать самому индивидуально, и показать всем, как надо и можно работать.

После обдумывания всех его замечаний и тщательного анализа всех накопившихся данных, ввиду непрекращающейся критики, я решил дать наглядный урок всем критикам.

С этой целью часть наиболее упорных критиков была переведена на судоремонт, а плотники, занятые на вагоноремонте и строительных работах, переброшены на шлюпки. Это было тем проще сделать, что ремонт вагонов во имя «принципа» с верфи сняли: пусть у нас дешевле, скорее, но надо дать работу специализированным заводам.

Дребезгову я разрешил работать самостоятельно.

Деревенские плотники, не специалисты, скоро овладели нехитрыми приспособлениями и начали хорошо зарабатывать.

Так деревенский плотник давал в день 70-80 обмалкованных поясьев обшивки, тогда как специалисты – индивидуалисты 3 – 4 пояса.

Сборочная бригада из двух человек с двумя подручными – женщинами снимала с болвана шлюпку каждые 6 часов. На изготовление одной шлюпки-шестёрки уходило около 80 плотницких человеко-часов. Дребезговы, работая своим индивидуальным способом, делали шлюпку, примерно, за 16-20 дней, то есть затрачивали 250-300 часов. Конечно, это сразу нашло отражение на их заработке.

Малоквалифицированный плотник зарабатывал значительно больше, чем высококвалифицированный артист-шлюпочник. Покряхтел стариk и через месяц пришел ко мне с просьбой перевести его на конвейерную сборку.

Всякая критика и оппозиция на верфи прекратились. Остались некоторые учёные мужи в бывшем Адмиралтействе, которые упрямо твердили, что американский способ для военных шлюпок не пригоден, так как, дескать, не даёт качественной продукции. Воистину, горбатого только могила исправит.

Дело с выполнением всего заказа пошло быстро вперёд.

Кроме шлюпок, верфи был дан заказ на постройку 50-ти футовых катеров для ГВИУ. Их также строили конвейерным способом.

Последнюю шлюпку мы отделали особо тщательно, окрасили эмалевой белой краской и послали в подарок Владимиру Ильичу. Позже я увидел её на выставке 1923 года.

В мае мы расчитались с обоими заказами и получили новый на изготовление тузиков для ВМФ.

После составления бухгалтерского отчета оказалось, что стоимость нашей шлюпки-шестёрки против обычной в три раза меньше.

* * *

Уже с начала 1923 года стало чувствоватьться, что Усть-Ижорскую верфь собираются вновь законсервировать. Вагоны, сельскохозяйственные детали, железные конструкции сняли, остались пока буксиры да небольшое количество шлюпок. Частью рабочие сами стали уходить, а частью Правление начало переводить их на другие заводы.

Как-то в начале июня меня вызвали в Правление и предложили перейти на Северную верфь техническим директором. Я ответил на это, что, во-первых, там есть более опытный чем я, инженер Бобров, во-вторых, я очень люблю Усть-Ижорскую верфь, в строительстве которой принимал участие, и мне оттуда уходить не хочется. Переговоры на этом пока закончились, но дальнейшее свёртывание работ продолжалось. Кадры таяли, верфь хирела с каждым днём.

25 Июля меня снова вызвали в Правление и сообщили, что Судотрест организует пробег на моторном катере по Мариинской системе в Нижний Новгород на ярмарку, и меня назначают участником этого пробега. На ярмарке мне предлагается организовать нечто вроде торгового представительства Судотреста.

Не скажу, что последнее меня занимало, но само путешествие по Мариинской системе было очень интересно. Поездка заняла больше двух недель.

* * *

В моё отсутствие верфь окончательно захирела. Судотрест новых заказов не дал, ставшие заканчивались. В октябре со всей резкостью встал вопрос, что же делать с рабочими и служащими? После долгих дебатов в Правлении было решено перевести их на другие заводы, а верфь законсервировать.

Всё же мне удалось добиться того, чтобы верфи разрешили выполнить те заказы, которые она сама сможет получить. Последние нам дал Волховстрой. Правда, это была мелочь, но она давала возможность сохранить на верфи около 150 человек и назвать такое состояние «активной консервацией». Новоизобретённое понятие, которое я расшифровал к великому недоумению его изобретателей, как «живой покойник».

Стало скучно до нестерпимости.

В начале ноября меня вызвали в Правление и снова предложили перейти на Северную верфь, откуда ушел технический директор.

После некоторых колебаний я дал своё согласие и с 17 ноября был переведён техническим директором Северной верфи, оторвавшись, таким образом, от системы Металлического завода, где я проработал 12 лет.