

85
P175213

АКАД. А. Н. КРЫЛОВ

М О И ВОСПОМИНАНИЯ

1942

Издательство Академии Наук СССР



А К А Д Е М И Я Н А У К С О Ю З А С С Р

Акад. А. Н. КРЫЛОВ

МОИ ВОСПОМИНАНИЯ

ИЗДАТЕЛЬСТВО АКАДЕМИИ НАУК СССР
МОСКВА 1942 ЛЕНИНГРАД

**ИЗДАТЕЛЬСТВО
АКАДЕМИИ НАУК
СССР**

ГЛАВА I

РАННЕЕ ДЕТСТВО

В метрической книге села Липовка Ардатовского уезда Симбирской губернии записано: „1863-го года Августа 3-го дня рожден того же Августа 10-го дня крещен Алексей сын помещика сельца Висяга Николая Александровича Крылова и законной жены его Софии Викторовны, оба первобрачные и православные. Восприемниками были вдова гвардии полковника Мария Михайловна Крылова и сын Наталии Александровны деревни Калифорнии Александр Иванович Крылов, которому фамилия однако не Крылов, а Тюбукин“.

Кажется, только Л. Н. Толстой помнил, как его крестили, когда ему было три дня от роду, я же с этой записью ознакомился лет через 25, когда мне понадобилась метрическая выпись для вступления в брак.

Мне тогда рассказали, что в Липовку был только что посвящен молодой поп и я был первый, кого он крестил. Причем, так как бабушка Мария Михайловна все церковные службы и обряды знала лучше любого попа, то она ему все время подсказывала, что надо делать, какие молитвы читать, как и когда в купели на воде маслом чертить крестики и т. п., чем приводила в немалое смущение молодого попика.

Рассказывали также, что Александр Иванович, которому тогда было 18 лет, по рассеянности, подобно многим другим, хотя и плюнул на сатану, но дунул на меня, ребенка, за что от общей нашей бабушки Марии Михайловны большой похвалы не заслужил.

Как бы то ни было, делая свою первую метрическую запись, смущенный попик измыслил необыкновенное сословное положение Александра Ивановича и, перепутав его фамилию, чтобы не перечеркивать, исправил эту ошибку той своеобразной оговоркой, за которую мне через 25 лет пришлось дать диакону Андреевского собора красненькую (10 руб.), чтобы рассеять его „сумления“ о метрической выписи и ускорить оглашение.

Какое же самое раннее воспоминание в моей жизни и к какому возрасту оно относится?

В начале лета 1866 г., с введением земства, мой отец, бывший до того времени мировым посредником (первого призыва) и живший в деревне Висяга, занял по выборам должность председателя Алатырской земской управы и переехал в г. Алатырь.

Был в то время в Алатыре, да и много лет спустя, сапожник Алексей Нилыч и сделал он мне первые мои сапоги с голенищами по колено. Был у нас кучер Петр, купил он себе на базаре сапоги, и вот, играя на дворе, я увидел, как Петр подошел к лагуну с дегтем, взял мазилку и густо вымазал дегтем свои новые сапоги.

Конечно, не успел Петр отойти от лагуна, как мазилка уже была в моих руках, и я свои сапоги вымазал еще гуще, чем Петр, и пошел в комнаты похвалиться перед родителями. Результат оказался неожиданный, и я хорошо его запомнил: мой отец взял меня левой рукой за правую ногу, поднял головой вниз, а правой рукой нахлопал по тому месту, откуда ноги растут, приговаривая: „не обезьянничай, не обезьянничай“.

Мне в то время было, вероятно, немного меньше трех лет, и хотя я плохо понял, что значит „не обезьянничай“, но с тех пор я комнатных сапог дегтем не мазал.

Второе воспоминание, дату которого впоследствии я еще точнее мог установить, относится к августу 1867 г., т. е. когда мне только что минуло четыре года.

В 1867 г. была всемирная выставка в Париже, — на нее поехали вместе с моей матерью и добрая знакомая Дарья Леонтьевна Кирмалова. Меня перед этим отвезли в Казань к бабушке Марии Ивановне Ляпуновой, — так вот я совершенно отчетливо помню, как, выйдя на улицу с младшим братом моей матери Николаем Ляпуновым, которому тогда было лет 12, мы увидели, что навстречу едут на извозчике мой отец и моя мать, и мы побежали домой с криками: „Сонечка едет“, „Сонечка едет“, так как, кажется, я лет до семи свою мать, подражая взрослым, звал „Сонечка“, а не мама.

С пяти лет воспоминания, повидимому, идут в более или менее связной последовательности, локализация их по времени становится точнее, ибо они приурочиваются или к собственному возрасту или к событиям внешнего мира.

Кроме меня, у моих родителей детей не было. Отец был постоянно занят и, вероятно, в частых разъездах. Матери моей в то время было 22 года, с нами вместе жили младшие ее сестры, сперва Елизавета, а потом Александра Викторовна; последняя и начала меня учить: читать, писать, молитвам, священной истории и французскому языку.

Судя по дошедшим до меня рассказам, молодая мать и еще более молодые тетки баловали меня беспредельно; маль-

чик я, видимо, был резвый, в шалостях мало стеснялся, так что более солидного возраста родственники пророчили, что из меня вырастет разбойник и что, подобно моему троюродному деду Валериану Гавриловичу Ермолову, буду я по большим дорогам грабить.

Когда мне минуло пять лет, то, к ужасу моих молодых тетушек и матери, отец подарил мне, по его заказу за 75 копеек сделанный, настоящий маленький топор, сталью наваренный, остро отточенный, который и стал моей единственной игрушкой. Я прекрасно помню, что в моей комнате всегда лежала плаха дров, обыкновенно березовая, которую я мог рубить всласть. Дрова в то время были длиною в сажень, продавались кубами по три рубля за кубическую сажень (это я знал уже и тогда), плахи были толстые (вершка по три), и я не мало торжествовал, когда мне удавалось после долгой возни перерубить такую плаху пополам, усыпав щепю всю комнату.

Должно быть, с топором у меня дело шло гораздо скорее, чем с букварем, так как мне врезался в память упрек Александры Викторовны: „Вот Маша уже бегло читает, а ты все на складах сидишь“, и мой на это ответ: „Маше-то шесть лет, а мне всего пять“.

Здесь невольно вспоминается рассказ о моем отце, которого попросили взять Александру Викторовну из Нижегородского института, где она кончала курс и кончила с шифром.

Как я уже упоминал, мой отец в то время был председателем Алатырской земской управы, помещик, владелец прекрасной, старинной усадьбы и шестисот десятин превосходнейшей земли. Ездил он ежегодно, подобно другим помещикам, в Нижний на ярмарку закупать годичный запас провизии. У других, конечно, это делалось так, что барин ехал в крытом тарантасе или коляске, а отдельно шли возы с закупленным в сопровождении бурмистра или старосты.

Но у отца были свои привычки и свои взгляды, — ездил он на ярмарку, как всегда, без кучера, на громадном сноповозном рыдване. В рыдван впрягалась тройка лошадей, захватывал с собой изрядное количество кож и веревок. Рыдван этот был на железном ходу, взятом от прадедовской кареты, работы какого-то венского мастера, а потому неизносимом.

Так вот, в день выпуска произошло следующее: в переполненный каретами и колясками парадный институтский двор въезжает запряженный тройкой отличных лошадей рыдван, нагруженный верхом, закрытый черными кожами и на совесть обвязанный веревками.

Рыдваном правил рослый, широкоплечий, обросший окладистой черной бородой мужчина в смушковой папахе и казацком бешмете, перепоясанный вершковой ширины сыромятным ремнем. На этом ремне у левого бока висела полуар-

шинной длины желтой кожи кобура, из которой спереди блестя рукоятка громадного револьвера.

Не обращая внимания на крики швейцара, рыдван подкатил прямо к парадному подъезду, правивший им соскочил с облучка и вручил изумленному швейцару карточку:

Николай Александрович

КРЫЛОВ

Председатель Алатырской земской управы
Заместитель уездного предводителя дворянства

Подав письмо на имя начальницы института, он заявил, что приехал за девицей Ляпуновой.

Когда девица Ляпунова вышла к нему, он ей сказал: „Поедемте, Сонечка вас в Алатыре давно ждет“, — потом подставил ей ловко левое колено, правую ладонь, весьма напоминавшую медвежью лапу, и, слегка поддерживая левой рукой, вскинул как перышко на верх полуторасаженной высоты рыдвана; после этого вскочил сам, разобрал возжи, гикнул и был таков. Девица Ляпунова и опомниться не успела.

Много лет ходил об этом рассказ по Нижегородской губернии, и многие спрашивали: „Да что он потомок Стеньки Разина или внук Емельки Пугачева?“ А он обычно говаривал: „Если Александра Викторовна будет жить с нами, то ее институтские замашки и привычки надо из нее вырвать так, как вырывают зуб, — с корнем, единым махом“.

Я упомянул отцовский револьвер в желтой кобуре. Это револьвер в 1905 г., когда частным лицам было запрещено без особого разрешения иметь оружие, отец подарил мне, так как я был тогда в чине полковника, заведывал Опытным бассейном, т. е. был начальником отдельной части и имел целый арсенал всякой всячины. Револьвер этот мастера Blanchard'a в Париже был куплен отцом в 1857 г. после того, как в Муромском лесу к нему пристали двое татар и шли рядом с возом, все щупая, что на возу; они отстали лишь, когда случайно из боковой дороги выехала артель крестьян-дровосеков. „Ну, купец, счастлив твой бог, что ты нас повстречал, гнил бы ты в овраге, — ведь это были Ахметка и Абдулка — разбойники ведомые“.

С тех пор, куда бы ни ездил отец на лошадях, он с этим револьвером не разлучался; я еще с детства помню, что он показывал другим как надо носить револьвер на левом боку рукояткой вперед, чтобы выхватить моментально и пулю

всадить не целясь, со вскидки, что он и проделывал мастерски. В саду для этих упражнений был сделан валик, к которому ставился мешок с сеном и мишенью.

Кстати о Пугачеве. Мой отец родился в 1830 г. и, будучи мальчиком, знал еще тех почтенных старцев, которые в молодости видели Пугачева и помнили его поход через Симбирскую губернию до с. Исы Пензенской губернии. В числе этих старцев был и дед отца Михаил Федорович Филатов, умерший в 1857 г., 98 лет, вспоминавший, как вся семья Филатовых с конвоем из псарей, охотников и доезжачих скрывалась в Засурских лесах.

Отец любил рассказывать то, что слышал от этих стариков. У меня с детства врезался в память такой рассказ: идя походом из Казани на Пензу, Пугачев взял Алатырь. Прежде всего он велел отрубить голову городничему, а на утро следующего дня согнать народ в собор приносить присягу.

Собрался народ, собор переполнен, только посередине дорожка оставлена, царские двери в алтарь отворены. Вошел Пугачев и, не снимая шапки, прошел прямо в алтарь и сел на престол; весь народ как увидел это, так и пал на колени — ясное дело, что истинный царь, тут же все и присягу приняли, а после присяги народу милостивый манифест читали.

Мне, в то время пяти- или шестилетнему мальчику, также казалось, что если человек вошел в церковь в шапке, прошел через царские двери, сел на престол, то, конечно, царь, и я не понимал только, почему его зовут Пугачев.

„Милостивый манифест“ мне много лет спустя довелось прочесть в „Русской Старине“, где он был напечатан через сто лет после Пугачевского бунта; я помню начинался он так: „Жалую вас и крестом и бородою и волею и землею и угодыями и лесами и лугами и рыбными ловлями и всем беспошлинно и безданно“...

Понятно, что такой манифест навеки врезался в память тех крестьян, которые слышали его чтение и передавали из поколения в поколение. Этот манифест, всего в несколько строк, не чета был Филаретовскому в восемь страниц от 19 февраля 1861 г.

Дом бабушки Марии Михайловны был в Алатыре на Троицкой улице, как раз напротив колокольни Троицкого монастыря.

Собственно, на усадьбе было два дома: в одном, в комнатах, выходивших на улицу, помещалась управа — туда мне нельзя было ходить до обеда, ибо происходило какое-то „присутствие“, а в задних комнатах была столовая, спальня, детская. В другом доме жила бабушка Мария Михайловна и старушки: Анна Петровна Скобеева, Марья и Ольга Андреевны Ивановы.

Скобеева умерла в глубокой старости, когда я был уже офицером, поэтому я ее и помнил; старушек же Ивановых

запомнил с детства потому, что по просьбе бабушки ее родственник, богатый помещик Федор Иванович Топорнин, привез из Москвы и подарил Марье Андреевне швейную машинку; в то время это была такая диковинка, что чуть ли не весь город перебивал, чтобы посмотреть невиданную вещь, и я частенько бегал к Марье Андреевне подивиться как это машинка сама шьет, когда ногой только колесо вертят.

В Троицком монастыре был в то время архимандрит Авраамий, пользовавшийся большим уважением в Алатыре и в округе.

Конечно, у него было множество поклонниц и в их числе наиболее знатные и старые: Настасья Петровна Новосильцева, моя бабушка Мария Михайловна Крылова, дальняя родственница знаменитого генерала Елизавета Гавриловна Ермолова и Анна Петровна Демидова, вероятно, были и многие другие, но я их не запомнил.

Отец архимандрит удостоивал по временам принимать трапезу от своих почитательниц, соблюдая, впрочем, строгую очередь. Понятно, что старицы одна перед другой старались получше угостить батюшку. Трапеза обставлялась торжественно — приглашались почетнейшие граждане города и, конечно, старицы. Само собой разумеется готовился чисто рыбный стол, а в Суре в то время рыбы было вдоволь, аршинная стерлядь весом фунтов в десять стоила два рубля и особенной редкостью не считалась.

Вот по поводу этих-то трапез я два раза сыграл злую шалость, в последней я признался лишь через 25 лет, будучи уже профессором Морской академии.

Как сейчас помню, на сладкое у бабушки готовилось лимонное желе, которое особенно любил батюшка. Желе это готовилось на „рыбьем клею“, т. е. „веществе постном“, но рыбий клей требовал какого-то искусства в приготовлении, а то желе выходило тусклым, и вот в одной лавке появился привезенный из Нижнего „очищенный рыбий клей“, называемый „желатин“. Стала бабушка готовить желе на желатине, и выходило оно на редкость чистое и прозрачное.

Изготовила и моя мать как-то у нас на сладкое такое желе и зашел у нее разговор с отцом: „Знаешь ли ты, Сонечка, что такое желатин, на котором ты готовишь желе и которым маменька угощает Авраамия?“ — „Знаю, очищенный рыбий клей“. — „Вот то-то, что нет, вернее бы сказать, очищенный столлярный клей, — делают его из телячьих ножек, телячьей головки и пр. Одним словом, это как бы очищенный и засушенный телячий студень, так что хорошо маменька архимандрита-то своего скоромит“.

Слова эти мне запомнились, и я, видимо, решил свои познания проявить и действительно проявил.

Как-то подали на одном из торжественных обедов знаменитое желе, пробрался я в столовую и прямо к бабушке:

„Бабушка, бабушка, а знаете вы, что такое желатин, на котором желе делается?“ — „Зачем тебе? это — очищенный рыбий клей“. — „Вот и нет, папа сказал, что его из телячьих ножек делают и что он скоромный и батюшка оскоромился“.

Эффект был поразительный, ему бы позавидовал сам Gavarni для *Enfant terrible*. Меня за проявление химических познаний обещали высечь, но как-то дело обошлось.

Вторая шалость была злостная, учинил я ее, когда мне было лет шесть.

Знал я, что батюшка Авраамий любит разварного судака и притом непременно голову.

Сура на большей части своего протяжения течет песками, и судаки в ней водились и по величине и по вкусу редкостные (недаром судак по-немецки *Sander* — песчеником зовется). Вот и выследил я, что у бабушки на кухне большой обед для батюшки готовится и по обыкновению громадный разварной судак.

Выложила кухарка Марья-Мордовка судака на блюдо, обложила всякой всячиной, только соусом полить и на стол нести, а я заранее чуть не целый карман громадных черных тараканов заготовил. Вышла Марья из кухни, я мигом и насосал этих тараканов в судачью голову и под жабры и под тумак (язык), одним словом, куда только можно было. После этого принял самый невинный вид и жду, что дальше будет.

Понесла Марья судака в столовую, я насторожился, вдруг слышу какое-то смятение, ахи, охи, я предпочел не дожидаться конца и удрал в наш дом в свою комнату.

Был мне затем учинен допрос: „Сознавайся, ты тараканов насажал?“ — „Никаких тараканов не видал и даже не знаю, о чем спрашиваете“. За неимением прямых улик я был оставлен в сильном подозрении, но наказанию не подвергся.

Только лет через двадцать пять, когда бабушке минуло 90 лет и съехались родные ее поздравлять, я сознался, что тараканы были моих рук дело. Среди присутствовавших были старики, которые знаменитый обед помнили, а кто из них были помудрее, те говорили: „Я тогда же говорил, что виноват ты или не виноват, а выпороть тебя следовало, — видели, как ты на кухне вертелся“.

ГЛАВА II

СОБАКИ

Трезорка появился у нас на дворе неизвестно откуда, пришел, стащил что-то на кухне, ушел в порожнее стойло конюшни и там поселился в углу.

Выпросив у нашей кухарки Авдотьи добрую краюху хлеба и кринку молока, я с ним очень скоро познакомился и подружился до самой его трагической гибели.

Вскоре положение его на нашем дворе было узаконено в результате, примерно, такой беседы. Является к отцу кучер Петр, конечно, я тут же верчусь.

„Так что, Николай Алексаных, к нам на двор собака пристала. Дюже хороший пес, дозвольте оставить“.

„Ты ее, может быть, у кого-нибудь сманил — ведь это выйдет все равно что украл“.

„Помилуйте, да нешто можно, а только что пес ко двору, потому с лошадьми снюхался, по ночам не урчит, знать, хозяин, ни его, ни лошадей не тревожит, дозвольте оставить“.

„Ну, ты про хозяина-то меньше ври, сам за лошадьми смотри. Приведи показать“.

Отец внимательно осмотрел пса, особенно уши внутри и снаружи. „Пес хороший, молодой, здоровый, глаза умные, хоть и помесь, а помесь хорошая — овчарки с крупным пуделем. Назвать Трезоркой, пусть дом, двор и усадьбу караулит. На цепь и на привязь не сажать и не бить“.

Затем, обращаясь ко мне, сделал такое наставление: „Ты его кормить будешь; сказать Авдотье, чтобы купила на базаре глиняную чашку вот такую, — показал руками вершков семь, обливную (глазированную); чашку держать чисто, мыть всякий день горячей водой, — ведь из нее собаку, а не свинью кормить будешь. Свинья все сожрет, а хорошая собака к пище разборчива. Все, что от обеда и ужина остается, собирай, кроме рыбных костей, от них собаке сытости нет, а подавиться может. Также костей утиных, гусиных и болотной дичи не клади, собака их не ест, лесной дичи — глухаря, тетерева, рябчика, куропатки кости — бери — собаки их любят. Куриные кости сперва попробуй — будет он есть или нет; бывают такие собаки, что куриных костей не едят, так ты ему вкус пищи не порти. Играть с ним играй, но не бей и не дразни, будешь с ним ласков, и он с тобой будет ласков. Глаза-то у него как у человека умные“.

Трезорка вскоре на дворе стал общим любимцем и даже обоих кухарок — бабушкиной Марьи и нашей Авдотьи, не-

смотря на то, что он их по временам обворовывал, а иногда даже грабил.

От своих родителей он унаследовал, что редко бывает, лучшие качества: от овчарки (не теперешней, тогда эта прекрасная порода не существовала, а южной, как у чабанов) он получил изумительную силу, беззаветную смелость, понятливость, находчивость и чуткость слуха; от пуделя — ум, вороватую хитрость и порядочное чутье.

Роста он был в плечах почти четырнадцать вершков, коренастый, на здоровых толстых ногах, шерсть желтовато-белая, длинная, густая, всегда полная репьев и козюлек, так что она образовала род брони. На нашем дворе он вскоре завел свои порядки. На двор не смела появиться ни одна чужая собака — трепка следовала моментально.

Когда забредала коза, овца, или теленок и калитка захлопывалась, он вылезал из подворотни и с улицы отворял калитку, становясь на задние лапы и нажимая передней лапой щеколду, после чего вежливо выпроваживал козу или теленка.

Но если заходила свинья, то тут начиналась иная игра, — он давал свинье пройти далеко во двор, затем бросался и захлопывал калитку, после чего догонял свинью, хватал ее за ухо и начинал с нею бегать вкруговую по двору, все время держа за ухо. Повидимому, неистовый визг свиньи доставлял ему какое-то неведомое наслаждение. Потеха продолжалась, пока на двор не выходил отец с арапником или Петр с кнутом и не отворял калитки, тогда Трезорка за ухо выпроваживал свинью со двора. При этой игре он, видимо, обращался с ухом достаточно нежно, так как ни разу не изорвал и не изгрыз его, а если и бывала кровь, то не более двух — трех капелек.

Людей во двор Трезорка впускал без всякого лая и рычания и провожал вошедшего; если видел, что пришедший равговаривал затем с кем-либо из домашних, то выпускал беспрепятственно, не обращая никакого внимания; если же никого не было, то неотступно, молча провожал вошедшего и на прощание обнюхивал с таким серьезным видом, что его боялись гораздо больше, чем если бы он лаил или рычал.

Нищих впускал во двор свободно, но, становясь у калитки в грозную позу, со двора не выпускал, пока не получал корку хлеба, и все это молча, без лая и шума.

Хотя его кормили вдоволь, он почему-то считал необходимым ходить на промысел и часто приносил то горшок каши, то краюху хлеба и т. п. За ним иногда шла и законная владелица, чтобы получить от Авдотьи возмещение, так как при его ловкости, проворстве и знании каких-то ему ведомых путей и лазеек по задворкам отбить похищенное силою было безнадежно.

Как-то поехали в Висягу (за 45 верст от Алатыря), и он

увязался за лошадьми. Видимо, в Висяге ему понравилось, и, раз узнав дорогу, он иногда туда бегал уже по своим делам один и сам же возвращался домой в Алатырь, пробыв в Висяге иногда день, два. Отец тогда же определил, что путь от Висяги до Алатыря Трезорка совершал, примерно, в 2—2½ часа, и отец выражал сожаление, что Трезорка бегал в Висягу когда ему вздумается и что не удавалось приспособить его гонцом.

В 1869 г. отец был избран участковым мировым судьей, и мы весной переехали из Алатыря в Висягу. Здесь для Трезорки стал еще больший простор, нежели в городе; не довольствуясь обширной усадьбой, он летом придумал себе развлечение, — убегал в поле, разыскивал норы карбышей, выкапывал их и тут же съедал.

К отцу частенько приезжал из Ардатова (25 верст) его дядя Николай Михайлович Филатов, который, будучи охотником, привозил с собою своего ирландского сетера Фрейшютца. Трезорка не выносил чужих собак на нашей усадьбе, и как Фрейшютца ни прятали, как Трезорку ни запирали, он всегда ухитрялся настигнуть своего врага и задать ему трепку.

Как-то раз осенью, после уборки хлебов, Николай Михайлович привез с собою пару борзых и сказал мне: „Ну, береги твоего Трезорку, это не Фрейшютц, зададут они ему жару“.

Вот тут-то сказались сила, ловкость, хитрость и смелость Трезорки, — он не стал убегать от борзых, а, выследив их, как-то сразу бросился на одного из них. Не прошло и нескольких секунд, как борзой с визгом вертелся с перекусанной лапой, а Трезорка ухватил уже второго за загривок и трепал так, что еле успели разлить их водой, чтобы не дать ему перекусить хребет.

Николай Михайлович даже рассердился, говоря, что это не собака, а какой-то дикий зверь. После этого, если и приезжал в Висягу, то брал с собой лишь красавицу Добедку, к которой Трезорка, понятно, проявлял подобающую галантность.

Погиб Трезорка трагически, кажется, в конце 1871 г., когда в нашей округе появились волки; они, видимо, выманили его ночью из усадьбы, разорвали и съели, так как утром на снегу было найдено кровавое пятно и клочья шкуры с шерстью.

Плакал я о нем неутешно несколько дней.

Александр Иванович, „которому однако была фамилия не Крылов, а Тюбукин“, был сын сестры моего отца Наталии Александровны, выданной в начале 40-х годов за Ивана Ивановича Тюбукина. Партия, видимо, была не из блестящих, иначе говоря, у Ивана Ивановича ничего не было, к тому же он и выпивал изрядно.

Наталии Александровне тогда же выделили, т. е. дали ей

четырнадцатую часть трехсот пятнадцати висяженских душ, которых и выселили за три версты от Висяги на „пустошь“, заставили их перенести туда свои избы и дворы, построили барский дом и усадьбу и дали столь гремевшее в то время название „Калифорния“.

Золота калифорнские мужики не обрели, а долгое время были самыми захудалыми во всей округе. Лишь к 1890-м годам Александр Иванович ликвидировал свое хозяйство, продал за самую дешевую цену и с большой рассрочкой платежей всю свою землю калифорнским мужикам, после чего они в несколько лет отстроились и стали считаться богатеями.

Барский дом в Калифорнии был в шесть небольших комнат, построен из толстенных, не менее 9 вершков, бревен. Строил его по собственному разумению свой же висяженский плотник. В то время считалось шиком, чтобы пол в избе не был горизонтальным, а от входа повышался к передней стене (т. е. противоположной входу), где был передний угол с образами. Этот уклон делался в избах в полвершка на сажень, в крайнем случае, в один вершок на сажень; строя же барский дом, плотник, должно быть, хотел отличиться и если шикануть, то на славу, поэтому он сделал пол в комнатах с уклоном вершка в три или четыре на сажень. Повидимому, за постройкой никто не следил, а когда все было готово, то не перестраивать же дом наново. Так и остался тюбукинский дом навеки с наклонными полами. Перед домом был балкон, а под комнатами обширное подполье. О грабежах и убийствах в нашей местности в старые годы почти не было слышно, но конокрады пошаливали.

Усадьба в Калифорнии была саженьях в 150 от деревни, поэтому Александр Иванович держал злых собак. В описываемое время, т. е. когда мне было 7—17 лет, это были Сударка и Угрюмка, полученные в подарок от знаменитого псового охотника Петра Михайловича Мачеварианова, имение которого, Липовка, было в четырех верстах от Калифорнии.

Что это была за порода и как ее вывел Петр Михайлович — я не знаю, но псы, особенно Сударка, были замечательные: масть темносерая, шерсть густая, гладкая, рост в плечах 17 вершков, сильно развитая грудь, длинный, но не пушистый хвост, длинное туловище, большая голова, так что длина Сударки от морды до конца хвоста была без малого сажень. Становясь на задние лапы, Сударка свободно клала передние на плечи высокого человека и брала кусок хлеба с его шляпы. Угрюмка был немного меньше.

Отец полагал, что Сударка была выведена Петром Михайловичем Мачевариановым как помесь борзого с волком.

Любители борзых такие, как казанские помещики Родионовы, Ермоловы и многие другие, имели большие псарные дворы, их собаки славились не менее мачевариановских. На

таких псарнях всегда держали волков для „садок“, т. е. для травли, чтобы приучать молодых борзых брать волка.

Александр Иванович не любил собак, не берег и не улучшал породу. Он придерживался правила, что умная собака сама себе промыслит еду, поэтому лишь зимою Сударке и Угрюмке полагалась овсянка, в остальное время они промышляли сами, — по полям выкапывали карбышей, ловили молодых зайцев, разыскивали по оврагам падаль и не раз притаскивали на барский двор целую лошадиную ногу, а костей, копыт, карбушечьих шкурок на нем постоянно валялись целые десятки, попадались и клочья кожи с овечьей шерстью, но Александр Иванович всегда уверял, что это обрезки овчины — работник Степан полушубок чинил.

В своем стаде овцы никогда не пропадали, из соседних сел тоже никто не жаловался, на бывшем в десяти верстах хуторе князя Куракина гурты овец были тысячные и никем никогда не считанные, поэтому и можно было верить, что полушубок Степана был чуть что не в постоянной починке.

Угрюмка и Сударка жили под балконом, куда у них были выкопаны лазы, а из-под балкона были ходы в подполье. Так как Сударка была нрава крутого, а клыки ее были чуть не в полтора дюйма, то эти владения ее считались неприкосновенными и туда никто не осмеливался заглядывать. Супружеской верностью Сударка не отличалась и во время ее, скажем, „тоски“, поклонники собирались к ней со всей округи, почему-то обыкновенно поздно вечером и ночью; лай, визг, грызня не давали покою. Сударкиных поклонников можно было разогнать лишь бекасинником и притом стреляя в стаю из обоих стволов разом, что мне впоследствии не раз и приходилось делать после того, как в 11 лет я обзавелся ружьем.

Время, когда Сударке приходилось иметь щенят, обозначалось тем, что из-под балкона с визгом и изрядно ободраным боком выскакивал Угрюмка. После этого он поселялся на скотном дворе. Сударке же полагалась ежедневно чуть ли не ведерная шайка овсянки, за которой она изредка и вылезала из своего подполья. Затем месяца через полтора или два она появлялась со всем своим выводком, обыкновенно числом от 12 до 18 и притом всех мастей.

Всегда находились любители даже из дальних деревень, которым этих щенят раздаривали, так как они считались хорошими сторожевыми собаками.

Вот такого-то сударкина сына рыжей масти, месяцев шести, выкупили за полтинник у мишуковского мужика и подарили мне.

Я назвал его Трезоркой, кормил вдоволь, и он вырос в крупного доброго пса, неотступно всюду меня сопровождавшего и постоянно участвовавшего в моих играх с деревенскими мальчишками, моими сверстниками. Он никаких особых талантов не проявлял, и если я о нем здесь вспоминаю, то

только по поводу случая, который врезался в мою память неизгладимо и который я теперь через 55 лет (это писалось в Париже в 1927 г.), будучи старым профессором и академиком, столь же мало могу объяснить, как и тогда, когда я был 9-летним мальчиком.

Наша усадьба была расположена на левом берегу речки Висяжки, которую летом свободно курица вброд переходила. В старые годы на этой речке была мельница, и от нее сохранилась прорванная плотина. По правому берегу Висяжки, саженьях в 50—100 от русла, а местами и ближе, шла проселочная дорога из Висяги в Ермоловку (за 2 версты) и в с. Семеновское (за 8 верст). Там, где эта дорога проходила вблизи старой плотины, считалось „нечистое место“. На нем двоюродный брат отца Петр Федорович Филатов (отец знаменитого ныне окулиста Владимира Петровича Филатова) был выброшен из седла и сломал ногу; наш работник, почтеннейший Семен Романович, севастопольский унтер и кавалер, был опрокинут и, очутившись под телегой, был сильнее контужен, чем под Севастополем. Мальчишки, мои друзья, рассказывали мне множество подобных случаев. Так вот летом 1872 г. я с несколькими сверстниками ловил в Висяжке рыбу. Ловили мы кто на удочку, кто просто руками, гольцов и пискарей. Трезорка был с нами и спокойно лежал на берегу речки. Видим мы, что по дороге в Ермоловку едет верхом наш висяженский мужик, и рядом на другой лошади его, примерно, 10-летний сын Васька.

Мальчишки сразу обратили внимание: „дядя Михайло-то свернул с дороги, знать, поганое-то место стороной объезжает, а Васька, дурень, прямо прет, уж с ним что-нибудь да будет“.

Не успели они это сказать, как Трезорка, вообще смирный и никогда не гонявшийся ни за телятами, ни за жеребятами, перемахнул через речку и с лаем бросился за жеребенком той матки, на которой ехал Васька. Жеребенок побежал к матке, матка повернулась к Трезорке задом, и, защищая жеребенка, стала бить его; Васька слетел через голову и заорал и завизжал, как говорится, благим матом. Когда мы к нему подбежали, то оказалось, что, падая, он выставил вперед правую руку, обе кости которой и сломал между локтем и запястьем, так что его сейчас же с дядей Михайлом доставили на барский двор и затем отправили за 25 верст к доктору в с. Поречское.

Можно это называть телепатией, гипнозом, передачей мысли, как угодно, слова эти ничего не объясняют, а факт остается фактом и всего замечательнее то, что мальчишки предугадали его *ante factum*, а не рассказали о нем *post factum*.

ГЛАВА III

СОСЕДИ

Деревенская жизнь 7—9-летнего барчука с его сверстниками описана так картинно академиком Алексеем Николаевичем Толстым в „Детстве Никиты“, что мои воспоминания не прибавили бы ничего интересного. Однако я считаю необходимым отметить одну нехорошую черту — это беспричинную и бессмысленную жестокость к животным.

Связать хвостами кота и собаченку и хлестать их кнутами, утопить котенка, мучить вороненка или галченка, поймать ежа и утопить его в пруду, ловить ящериц и отламывать им хвосты, бить ящериц и лягушек и т. п. — у крестьянских мальчишек не считалось делом зазорным, и они обыкновенно непритворно удивлялись, когда я говорил, что это делать нельзя: „Николай Александрович не велит“, ну, а слово моего отца было законом, — „мировой судья“ в острог на целый год посадить может. По этому поводу невольно вспоминается моя первая исповедь.

Мне, должно быть, только что минуло восемь лет, и бабушка Мария Михайловна решила, что мне необходимо исповедаться, на что и испросила согласие, или, как принято было говорить, „благословение“ отца архимандрита Авраамия.

В усупенский пост я был взят на съезд (мировых судей) в Алатырь, причем с нами поехала и Александра Викторовна. Мне было сказано, что я буду „говеть“. Заставили меня твердо выучить молитвы: „Отче наш“, „Богородицу“, „Царю небесный“, „Достойно“, „Заповеди“, а также „Верую“. Бабушка проэкзаменовала меня несколько раз и повела в покои отца архимандрита.

Отец Авраамий, почтенный седобородый и, видимо, добрейшей души старец, начал сперва со мною беседовать при бабушке. Затем говорит: „Ну, пойдем помолимся“ и увел меня в соседнюю комнату, где у него стоял перед образами аналой. Там он поставил меня на колени и велел читать молитвы, какие я знал, в том числе и „Верую“, подсказывая мне в тех местах, где я запинался, но в общем похвалил и подбодрил словами: „Вижу, ты молитвы хорошо знаешь“. После этого и сам опустилсЯ на колени перед образами и стал меня спрашивать о моих грехах, на что, согласно указаниям бабушки, я отвечал: „Грешен, батюшка“.

Вопросы о. Авраамий ставил понятные моему детскому разумению, так что я под конец осмелел и на вопрос: „Еще не знаешь ли каких за собою грехов?“ ответил: „Вот с

мальчишками воронят и воробьят из гнезд выдрали и перебили“, на это последовало поучение: „Нехорошо, не надо этого делать, и ворона и воробей птички божьи, убивать их грех“. Памятуя затем, что отец не велит убивать лягушек, я сказал: „Вот, батюшка, лягушек мы с мальчишками в пруду бьем“. — „Это ничего, лягушка тварь поганая, кровь у нее холодная, ее бить можно, это не грех“.

Рассказал я об этом при бабушке отцу: „Ты, папа, велишь нам бить воронят — вороны цыпят и утят таскают, а также воробьят, они пшеницу и конопель клюют, а лягушек бить не велишь, они всяких вредных насекомых уничтожают, а вот батюшка Авраамий сказал, что лягушка тварь поганая, кровь у нее холодная, ее бить можно — это не грех, а у воробьят и у воронят кровь теплая и бить их грех“.

После этого я помню разговор отца с бабушкой: „Вот, маменька, следуя правилам „Номоканона“, вы восьмилетнего Алешу говеть и исповедоваться заставили“.

„Вы слышали, что ваш Авраамий внушает, ведь вы же сами понимаете, что для нашей местности воробей птица вредная. Помните, как у нас за садом воробьи целую десятину редкостного урожая пшеницы очистили, пудов 200 было бы, а мы ни зерна не взяли, я полпуда дрови извел — ничего не помогло. Лягушка же одно из самых полезных животных, и это авраамиево учение гораздо вреднее, чем какая-нибудь ересь Ария или Македония, которых вы анафеме предаете“.

Что отвечала бабушка и как она заступилась за архимандрита, я не помню, но вера моя в непогрешимость его была поколеблена и, чтобы не ошибаться, били мы с мальчишками и воронят, и воробьят, и лягушек.

Во всяком случае этот разговор был первым зерном атеизма, который был затем во мне и во многих других окончательно закреплен года через три изучением пресловутого катехизиса Филарета, митрополита московского.

Ближайшим соседом к Висяге был владелец Липовки знаменитый псовый охотник Петр Михайлович Мачеварианов.

Сам Петр Михайлович был в то время уже старик лет за 70, небольшого роста, сильно косой на левый глаз, но живой, бодрый. Жена его Катерина Ивановна была дама полная, их дети: Ольга, Наталия, Федор, Борис, Сергей и Дмитрий — все были намного старше меня, и я относился к ним как к взрослым.

У Петра Михайловича Мачеварианова была в Липовке старинная усадьба с большим одноэтажным домом, громадным, десятин в восемь, сильно запущенным садом, за которым был обширный, десятины в две луг-выгон, но не для скота, а для молодых борзых щенят, которые выпускались сюда из расположенной в конце луга псарни, играть и резвиться.

Псарня по своим размерам казалась как добрый скотный двор в хорошем имении.

Сколько там было собак — никто из посторонних не знал, по слухам говорили, что до 300. На псарню Петр Михайлович никогда никого не пускал, если иногда и показывал гостям собак, то только отдельные своры, которых псары выводили на луг или на залуженный двор перед домом.

При Липовке было 1200 десятин такого чернозема, равного которому во всем Ардатовском уезде не было, да кроме Липовки, как говорили старики, у Петра Михайловича было перед тем имение в Саратовской губернии в 6000 десятин, но уже давно было продано, а после смерти Петра Михайловича в 1880 г. пошла прахом и Липовка.

Мачевариановские борзые славились, главным образом, своей красотой и резвостью, но не отличались злобностью, и волка, по словам старых охотников, брали плохо, во всяком случае хуже ермоловских и родионовских.

У борзятников для собаки был свой язык и своя терминология, вероятно, столь же обширная, как у моряков для корабля. Так, например, шерсть называлась „псовиной“, отсюда термин „густопсовый“, хвост назывался „правилом“, морда — „щипцом“ и т. д., и я припоминаю, как Петр Михайлович критически разбирал и пояснял отцу, которого он был старше лет на 35, достоинства (статьи) собак, пересылая речь непонятными мне словами.

Забегу теперь несколько вперед. В 1879 г. я был удостоен Петром Михайловичем редкой чести: он привел меня на луг против псарни и показал мне молодых борзых.

Вышло это так: я был тогда кадетом приготовительного класса Морского училища, в плавание приготовительные классы не ходили, и нас отпускали на лето по домам. Приехал я к Александру Ивановичу в Калифорнию поохотиться на Кише; только извелся у меня пистоны, — не то я их рассыпал из пистонницы, не то подмочил, провалившись в „окно“. Купить негде, до Ардатова 25 верст, решил итти на поклон к Петру Михайловичу. Достал мундир, начистил пуговицы, начистил бляху, надел фуражку с ленточками, первосортные белые брюки, разглаженные так, что не было ни малейшей складочки. Принял меня Петр Михайлович особенно ласково как сына и внука своего ближайшего соседа, беседовал об охоте, вспоминал старину, показывал ружья работы своей собственной мастерской в Липовке со стволами „витого дамаска“ и, наконец, повел показать молодых борзых.

Выпустили их со псарни на луг целый выводок, штук десять и стал с ними Петр Михайлович, которому тогда было под 80, играть. Он стал на четвереньки, — борзые через него прыгают, он через них, лаял на них разными голосами, лучше их и, видимо, забавлялся искренно и любовно.

Конечно, пистонами он меня снабдил самыми лучшими, английскими, чуть ли не на все лето.

От Липовки мимо Калифорнии шла широкая, болотистая,

заросшая тальником, долина реки Киши. Долина эта верстах в восьми от Липовки расширялась верст до двух, Киша шла местами руслом, местами болотистым разливом сажен 200 шириною, а долина образовала тянувшуюся верст на 10 Семеновскую степь, в то время нераспаханную. В оврагах, граничащих степь, особенно по правому берегу Киши, было много поперечных, входивших в нее оврагов, с берегами, обросшими мелким дубняком, вязовником, колючим терном, перепутанным ежевикой и хмелем.

Это были истинные рассадники дичи. Осенью выезжали туда в „отъезжие поля“ Мачевариановы, к ним присоединялись Пановы, приезжал из с. Теплый Стан дядя отца Петр Михайлович Филатов, выезжал на них на вороной красавице Элеоноре и отец, но я еще был слишком мал, и на эти охоты с гончими и борзыми меня не брали.

Обыкновенно в июле приезжали к нам гостить младшие братья моей матери Василий и Николай Викторовичи Ляпуновы, приезжали молодые Филатовы, двоюродные братья отца, и тогда выезжали на Кишу в степь всеми семьями; охота была ружейная на уток и болотную дичь, и я, хотя в то время и без ружья, неотступно ходил за Николаем Викторовичем.

С 11 лет у меня уже была своя двустволка, и я Кишу и Семеновскую степь изучил хорошо. Лет через 20—25, т. е. в начале 1890-х годов, тальник по Кише был вырублен, по болотам прокопаны канавы, болота обращены в луга, Семеновская степь распахана, о былом обилии дичи и охоте на Кише остались одни воспоминания.

В двух верстах от Висяги вниз по Висяжке была небольшая деревня Ермоловка, бывшее имение Валерия Гавриловича Ермолова, которому прозвище было Валерий-разбойник. Про него я запомнил рассказы отца и других старших.

Валерий Гаврилович был мужчина крупный, нрава крутого, лихой наездник и смелый охотник, причем он особенно любил травить волков, которых его собаки брали лучше Мачевариановских.

Видимо, Валерий Гаврилович не отличался разборчивостью в средствах; про него рассказывали, что понравится ему у соседа, как тогда говорили, „девка“, а сосед продавать не соглашается, тогда Валерий учинял с псарями и доезжачими набег и девку умыкали, а уже затем платили выкуп. Рассказывали даже, что он разбирал стену у конюшни и умыкал жеребцов-производителей, но, впрочем, по миновании надобности возвращал владельцу.

На охоте скакал через овраги и буераки, ничего не разбирая; под старость, когда стал грузен, на охоту выезжал не верхом, а на дрожках, запряженных парой.

Николай Михайлович Филатов, человек правдивый, рассказывал мне сам, когда я был уже офицером: — „Встретились

случайно на Кише Николай Михайлович с ружьем, Валерий с борзыми. Николай Михайлович, у меня в этом острове волк обложен, хотите посмотреть как травить буду?*

Однако травля вышла неудачна — волк ушел по вине доезжачего, не решившегося перемахнуть вскачь через овраг. Валерий пришел в бешенство; отстегал доезжачего арапником и начал неистово ругать: „Какой ты доезжащий, хуже бобы, овражка испугался, верхом перескочить не мог, да я на дрожках перемахну“.

Велел кучеру гнать вскачь во весь опор и действительно маханул, но только не через овраг, а в овраг, на дне которого все смешалось в одну кучу: лошади, дрожки, кучер и сам Валерий. Каким чудом лошади, кучер и Валерий живы остались — Николай Михайлович говорил, что никак этого понять не может.

П. М. Мачеварианов, может быть, из подражания, тоже иногда устраивал своего рода набег. До 1858 г. были откупа. Липовка была близ границы трех уездов: Алатырского, Ардатовского и Курмышского, верстах в сорока на запад была уже другая губерния, а на север Нижегородская. Откупщики были разные, и по дорогам стояли их кордоны, не пропускавшие провоза вина из одного округа в другой.

Так вот Петр Михайлович снаряжал псарей и доезжачих, конечно, верхом, им через плечо на ремнях вешались маленькие боченки, и экспедиция с барином во главе отправлялась в округ соседнего откупщика. Закупалась водка, и затем со свистом и гиком вскачь ватага прорывалась мимо кордона. Конечно, кордонные сторожа задержат кого-либо из лихих наездников не могли, а чтобы возбудить дело, надо было поймать с поличным.

Но однажды попался и Петр Михайлович, и откупщик свое наверстал. В липовском саду была целая куртина кигайских яблонь; в один из годов уродилось этих яблочков видимо-невидимо. Повар у Петра Михайловича был большой искусник и говорит раз барину: „Китайских-то яблочков уж очень много уродилось, из них ведь можно водку гнать, очень выходит вкусная. Куб у нас на кухне есть, любую квашню можно под заторный чан легко приспособить, дозвоьте я сделаю“.

Петр Михайлович и разреши: кто-то подсмотрел, либо понаслышке донес и нагрянул откупщик с понятиями. Дорого Петру Михайловичу обошлась самогонная водка. Но это было дело гражданское и кончилось деньгами, а отец с откупами едва под уголовный суд не попал.

Кабак не церкви! Об этом деле отец при мне рассказывал в 1907 г., когда я был уже полковником. Вот его рассказ:

„После коронации императора Александра II в 1857 г. вышел я в отставку и поселился в Висяге. Тогда прошел слух, что откупа отменены, и стали во многих селах разбивать ка-

баки. Сiju у себя, занимаюсь, вдруг во двор въезжает вскачь телега, на ней Иван Засецков, один из лучших виссяженских мужиков, и вбегает прямо в комнату. Глаза навывкате, нижняя челюсть отвисла, сам бледный. „Что с тобой, Иван?“ — „Миколай Алексаныч, беда в Липовке, кабак разбили, наших виссяженских несколько человек задержали“. „Так что же — кабак не церковь“, и я велел оседлать Золотого, чтобы ехать в Липовку. Иван моментально исчез.

Проехал я версты три, догоняю Ивана и вслед за ним телег пять виссяженских, гонят вскачь в Липовку и кого встречают орут: „Поворачивай назад, Миколай Алексаныч сказал: „кабак не церковь“.

Прискакал я в Липовку на базарную площадь, и за мной целая ватага виссяженских. Кабак разбит, валяются пьяные, а мои виссяженские орут: „Не бойсь, братцы, ничего не будет, Миколай Алексаныч сказал: кабак не церковь“.

С базарной площади я тотчас же поехал к Петру Михайловичу и вижу — ворота и двери на запоре, ставни закрыты, сам Петр Михайлович у входа в дом с двумя револьверами за поясом, у каждого окна через глазок в ставнях смотрит либо псарь, либо охотник с ружьем.

„Что—у вас Петр Михайлович осадное положение?“ — „Да как же, ведь бунт, кабак разбили, как вы ко мне добрались?“ — Кабак действительно разбит, человек десять перепилось до бесчувствия, остальные пьяные песни горланят. Велика важность — кой-кого оштрафуют, кому розгачей влепят“.

Полиция в своем протоколе выставила меня чуть ли не зачинщиком и вожаком, и мне года два пришлось отписываться и уездному, и губернскому предводителю и вице-губернатору и прочим властям: хорошо, что были свидетели, что я прискакал в Липовку после того, как кабак был разбит, а то мне дорого бы обошелся лозунг: „кабак не церковь“.

Эти слова мне потом лет 10 — 15 припоминали.

Петр Михайлович не выносил и считал проявлением крайнего к себе неуважения, если кто делал ошибку в начертании его фамилии, которую он по старой орфографии писал: Мачеварианов, даже написание Мачеварьянов принималось им за обиду. Озорники этим пользовались, и много ходило по этому поводу рассказов, некоторые из которых я и приведу.

Должность исправника в николаевские времена была выборная и замещалась дворянами. Одно время исправником был Петр Михайлович, а предшественником его был некий Шалимов, кто-то и подшутил со вновь приехавшим в Ардатов помещиком Жуковым и на вопрос: „кто исправник“ — ответил: „Петр Мачеварианович Шалимов“.

Жуков и отправил письмо по адресу: В с. Липовку. Петру Мачеварьяновичу Шалимову и был затем несказанно удивлен, когда на дворянском собрании Петр Михайлович стал делать ему выговор: „Как вы мне письмо адресовали, ведь я вас не

зову Иван Жукач Тараканов". Говорят, что дело чуть до дуэли не дошло.

В селе Алферьева, верстах в 25 от Липовки, проживал каждое лето уважаемый помещик Петр Евграфович Кикин, тайный советник и, кажется, сенатор. По ошибке он как-то адресовал письмо так: П. М. Мачеварианову в Мачевариановку, и немедленно получил ответ: П. Е. Тыкину в Тыкинку.

Таких анекдотов про Петра Михайловича ходило множество.

Подобно всем старым охотникам, Петр Михайлович был умелый рассказчик. Рассказы его если и не отличались иногда правдивостью, то всегда были остроумны.

Злые языки любили приписывать Петру Михайловичу такой рассказ: „Померла у меня Лебедка, и остались после нее малые щенята; призвал я старосту и велел ему раздать щенят на деревню бабам, чтобы их выкормили. Я-то думал будут с пальца или с соски коровьим молоком кормить, а они сдуру стали щенят кормить грудью и вышли собаки глупые-преглупые“.

После смерти Петра Михайловича его сыновья псарню ликвидировали, собак распродали любителям; между прочим, купил несколько борзых и двоюродный брат отца Петр Федорович Филатов и у него в Михайловке еще лет 12 велась мачевариановская порода борзых, пока в 1893 г. пошла Михайловка с молотка, а перед тем Петр Федорович распродав собак, одну из которых, именно красавицу Лебедку, купил князь Васильчиков.

Петр Федорович, родной брат знаменитого проф. Нила Федоровича и отец ныне еще более знаменитого окулиста Владимира Петровича Филатова, был также искусный врач, особенно как хирург.

После продажи Михайловки он сперва практиковал в Симбирске, а затем, овдовев, стал вместо частной практики брать места врача в разных окраинных экспедициях, например в Персии на постройке шоссе из Джульфа в Тегеран, затем в Манджурии на постройке железной дороги. Здесь я его встретил в 1903 г. на Хинганском перевале, возвращаясь из плаванья на учебном судне „Океан“.

Началась японская война, Петр Федорович захотел поступить врачом в армию. Запасся рекомендациями от своего брата Нила, от московских профессоров-хирургов, подобрал коллекцию своих специальных статей и явился в Мукдене или Харбине к главноуправляющему Красным Крестом кн. Васильчикову.

Принимает его князь стоя, руки не подает: „Что вам угодно?“ — „Я, ваше сиятельство, хирург, был 15 лет земским врачом, заведывал больницей, был затем в разных экспедициях и при постройке Манджурской железной дороги, Манджурию знаю, хотел бы получить службу в одном из госпи-

талей, имею вот рекомендации". — „Да, знаете, столько желающих, я посмотрю, подумаю, все вакансии заняты. Позвольте однако, эти письма". Начал про себя читать, затем говорит: „Филатов, Петр Федорович, да это не вы ли мне лет 15 тому назад Лебедку продали?" — „Я". — „Вы бы так и сказали, — схватил за обе руки, усадил в кресло, — ведь какая красавица-то была, какие от нее щенки пошли, ведь я породу до сих пор сохранил, чистых мачевариановских кровей".

Через полчаса Петр Федорович вышел от князя главным хирургом одного из самых больших полевых госпиталей.

Описывая это в письме к моему отцу, Петр Федорович закончил так: „Вот, брат Николай, как меня Лебедка-то через 15 лет выручила, это не чета нилочкиной рекомендации, какая он знаменитость ни есть". Однако, возможно, что князь рассуждал так: уж если Петр Федорович меня на собаке, которую я у него заглазно купил, не надул, то значит человек честный и на него положиться можно.

ГЛАВА IV

ТЕПЛЫЙ СТАН. СЕЧЕНОВЫ И ФИЛАТОВ

Село Теплый Стан Курмышского уезда Симбирской губернии, дворов в 200, тянется двумя порядками версты на полторы. Посредине южного порядка церковь, западная половина села была филатовской, восточная — сеченовской.

Филатовская усадьба принадлежала дяде моего отца Петру Михайловичу Филатову и состояла из сада в 16 десятин со старыми громадными деревьями, из которых одному, отполировав сечение коры, отец в лупу насчитал до 400 лет, двух барских домов, дома управляющего и усадебных строений. В большом доме жил сам Петр Михайлович, а в другом, малом, гостили сестры отца: незамужняя Анна Александровна Крылова и замужняя Софья Александровна Лодыгина.

Сеченовская половина заключала старый большой двухэтажный дом с садом и усадьбой, где жили братья Андрей и Рафаил Михайловичи Сеченовы. Рафаил был женат на Екатерине Васильевне Ляпуновой, Андрей в то время до 1872 г. был холост. Вместе с Екатериной Васильевной жили ее сестры: Глафира, Марфа и Елизавета Васильевны Ляпуновы, приходившиеся родными тетками моей матери.

Кроме того на сеченовской половине были усадьбы: Алексея Михайловича Сеченова и Варвары Михайловны по мужу Кастен.

У Петра Михайловича Филатова были тогда только дочери — Маша, годом старше меня, и Варя — моложе меня года на четыре и поэтому считавшаяся „маленькой".

У Рафаила Михайловича была единственная дочь Наташа, тогда на три старше меня. У Наташи было три тетеньки, да гувернантка, а я считался разбойником, так как кинул в тетю Марфу чуркой, и Наташу от меня прятали и играть с ней не позволяли.

Обе половины Теплого Стана были нам сродни, поэтому, примерно, каждый месяц мы из Висяги ездили всей семьей гостить дня на три в Теплый Стан. Отец останавливался у Филатовых, а мать — со мной у Сеченовых.

Из этих поездок мне особенно врезались в память поездки летние. Дорога шла через Кишу и Семеновскую степь, причем Кишу приходилось переезжать три раза: один раз вброд и два раза по мостам. При переезде вброд через болотистую Кишу обыкновенно слезали кучер и отец и, тыкая в тину кнутовищем, шли искать, как отец говорил: „где хуже“, чтобы лошадей и тарантас не завязить. Обыкновенно везде было „хуже“, тогда рубили ивовые кусты и настилали некоторое подобие гати.

Мосты были тоже такие, что при проезде через них из тарантаса все вылезали и ходившая на левой пристяжке пугливая Элеонора отстегивалась и проводилась отдельно в поводу.

В Семеновской степи всегда можно было видеть стаи журавлей и дрохв, перелетали стаи уток разных пород, кулики и изредка бекасы и дупели, кружили ястреба, трепетали копчики. Отец учил меня отличать издали птицу по полету; все это, конечно, меня занимало, и я любил эти поездки, тем более, что от Висяги до Теплого 25 верст и поездка не была утомительной.

В Теплом меня, как помню, особенно занимало то, что дядя Эпафродит Петрович Лодыгин давал мне стрелять в цель из ружья Монте Кристо и что на печке в доме была прекрасно нарисована карикатура, изображавшая всех тепло-станских помещиков, собравшихся на балконе филатовской усадьбы, причем Андрей Михайлович Сеченов с дубинкой в руке вел на цепи, вместо медведя, теплостанского попа. Мне особенно нравилось, что я мог узнать каждого из нарисованных лиц. На пасху и рождество, когда попы приходили „славить“, цепь и дубинка соскабливались, и тогда выходило, что просто пляшут поп и Андрей Михайлович. Затем цепь опять подрисовывалась. Кроме того, Эпафродит Петрович показывал мне „редкости“: старинную кольчугу, шестопер и подлинный кистень, которым разбойник Гурьянов человек 20 перебил. Кистень этот Эпафродит Петрович купил, когда после суда над Гурьяновым распродавались „с торгов“ вещественные доказательства. Кистень был самодельный, из молодого дубового комелька, вершков 10 длины, служившего рукояткой, к которой на сыромятном ремне, длиною вершка в два, была привязана трехфунтовая лавочная гиря. Как видно, оружие это было страшное.

В сеченовском доме мне памятна мастерская (столярная и слесарная), в которой работал Андрей Михайлович. Он иногда давал мне в руки стамеску и показывал, как надо точить по дереву.

Летом в Теплый Стан наезжал гостить к братьям профессор Иван Михайлович Сеченов, знаменитый физиолог. Иногда он читал собравшимся родным и знакомым лекции на лягушках, которых мне поручалось наловить в прудах филатовского сада, за что я тоже допускался на эти лекции. Я уже тогда твердо знал строение тела лягушки и зачем какой орган служит, о чем, в свою очередь, я читал лекции мальчишкам многочисленной сеченовской дворни, препарируя лягушек перочинным ножом по-своему.

Летом, вероятно, 1872 г. Иван Михайлович приехал не один, а со своим другом, профессором хирургии Пелехиным. О приезде знаменитого хирурга скоро узнали в округе, и к Сеченовым повалили больные из ближних и дальних мест. Пелехин никому не отказывал в помощи — большая беседка в сеченовском саду была обращена в больницу, где лежали больные после тяжелых операций (извлечение камней), как я помню, так как эти камни затем с интересом рассматривались и их доводилось видеть и мне.

Особенно же прославился тогда в нашей местности Пелехин несколькими удачными операциями по снятию катаракта: „Слепых зрячими делает, вот это доктор, не толстопузому Кастену чета, который, кроме касторки, других лекарств не знает“.

Из этих операций мне запомнилось снятие катаракта, произведенное им тетке моей бабушки и Петра Михайловича Филатова Наталии Ниловне Топорниной, урожденной Ермоловой (родной дочери екатерининского генерал-интенданта Нила Ермолова, про которого мне затем довелось читать в „Русской Старине“, что он „обеими руками грабил“ и имел до 10 000 душ). Наталии Ниловне в это время было далеко за 80, в нашей местности она пользовалась большим уважением.

Наталия Ниловна была совершенно слепой более 15 лет; узнав о Пелехине, приехала она из своего имения, Черновское, в Теплый и поселилась у своего племянника П. М. Филатова, где Пелехин и произвел операцию.

Пробыв положенное число дней в темной комнате и убедившись затем, что глаз ее стал зрячим, она своеобразно и по-старинному отблагодарила Пелехина. В зале филатовского дома собрались многочисленные родственники, многие приехавшие издалека. Был отслужен торжественный молебен, на который был приглашен Пелехин. После молебна Наталия Ниловна твердым и ясным голосом сказала несколько слов благодарности и поклонилась ему в ноги. Встала, ей подали икону, и она сказала: „Стань теперь ты на колени, я благословлю тебя этой древней иконой, которая в нашем роде

передается из поколения в поколение более трехсот лет, храни ее, и господь сохранит тебя и ту мудрость врачевания, которую он тебе даровал“.

Пелехин был растроган буквально до слез.

В это же лето гостили у Сеченовых братья Александр, Сергей и Борис Михайловичи Ляпуновы с их матерью Софьей Александровной и младшей сестрой, которую лечил Пелехин. Это были дети покойного профессора астрономии Михаила Васильевича Ляпунова; замечательно, что все три брата стали впоследствии знамениты: Александр как математик, Сергей как музыкант-композитор, Борис как филолог-славист. Может быть, тут сказалась, с одной стороны, наследственность, а с другой — влияние Ивана Михайловича Сеченова и того уважения, которым он пользовался как среди обширной родни, так и всех его знавших.

Невольно припоминается также из того времени жившая в сеченовском доме гигантская фигура Павла Дмитриевича Алакаева, письмоводителя Рафаила и Андрея Михайловичей, бывших мировыми посредниками. Росту он был 2 аршина 15 вершков, весу 12 пудов, силищи непомерной и редкостной доброты.

„Павел Дмитриевич, поиграй мной в мячик“ — он брал тогда меня, 9-летнего мальчика, на руки, подкидывал почти до потолка и ловил как мячик.

Мой отец и Андрей Михайлович Сеченов были тоже очень сильные люди, — они охотно любовались силою Павла Дмитриевича и наглядными ее проявлениями, которые он по их просьбе и демонстрировал на дворе сеченовского дома. Остряк Петр Михайлович частенько говорил: „Что вы его по силе с людьми сравниваете, его надо равнять вот с моим коренником или вон с быком“.

Хотя от филатовской усадьбы до сеченовской было всего с версту, но обыкновенно друг к другу ездили, для чего запрягались тройкой, не знаю филатовской или сеченовской работы, „дрожки“, на которых усаживалось в два ряда спинами друг к другу человек 12.

Как-то у подъезда сеченовского дома садились в дрожки Филатовы с гостями, и вот пристяжная зашалила, постромка свалилась с валька, тогда Андрей Михайлович ухватил эту постромку, стал осаживать пристяжную, которая взметнула задом, и копыто, хотя и слегка, коснулось подбородка Андрея Михайловича так, что он упал. Конечно, поднялся визг барынь, крики, ахи и прочее, и вдруг раздается голос Петра Михайловича, внесший общее успокоение: „Семен, посмотри, цела ли подкова, а что зубы у него целы — и смотреть не надо“.

О крепости зубов Андрея Михайловича дедушка Петр Михайлович имел основание судить по собственным рассказам Андрея Михайловича о времени его студенчества на факультете восточных языков в Казани.

В тридцатых и начале сороковых годов факультет восточных языков был при Казанском университете, поэтому при Казанской гимназии в то время была учреждена своеобразная „бифуркация“ — начиная с четвертого класса, желающие идти по окончании гимназии на факультет восточных языков освобождались от изучения математики и физики, а изучали, смотря по желанию, или арабско-персидскую или китайско-манджурскую грамоту и словесность. Так вот Рафаил Михайлович записался на арабско-персидскую, а Андрей — на китайско-манджурскую специальность.

Рафаил был усидчив и аккуратен, каллиграфически писал любым шрифтом, хорошо чертил и рисовал и хотя после гимназии в университет не пошел, но через много лет, будучи мировым посредником, он в татарских селах частенько удивлял мулл тем, что сам читал арабский коран, приводя татар к присяге.

Андрей по окончании гимназии был несколько лет в университете по китайско-манджурскому отделению, но на вопрос: „Андрей Михайлович, расскажите что-нибудь, как вы в университете в Казани учились“, обыкновенно начинал рассказ так: „Был я в университете третий год; справлял купец Толсто-брюхов свадьбу, а у нас, студентов было заведено приходить на купеческие свадьбы скандалить, а он, не только своих, но и синебрюховских молодцов про запас призвал. Вот я вам доложу, драка-то была, конечно, и нам попало здорово, ну да зато позабавились. Полиция нас потом разгонять стала, мой товарищ Селезнев думал, что квартальный, — как хватит его плашмя по спине осиновою лопатой, так лопата на три части разлетелась, а он оказался не квартальный надзиратель, а сам частный пристав; уж еле-еле потом в складчину роскошным обедом откупились“.

Других воспоминаний у Андрея Михайловича о времени учения в Казани не было и, повидимому, в китайско-манджурской словесности он не был силен.

Петр Михайлович был страстный ружейный охотник, поэтому осенью в теплостанских рощах и в ближайших перелесках устраивались облавы, на которых бывал и я, конечно, без ружья и при условии стоять с отцом и не шевелиться. Облавы двух родов: одни, когда дозволялось стрелять всякую дичь, т. е. и зайцев и тетеревов и вальдшнепов, а другие, когда дозволялось стрелять только по волку и по лисице.

На этих последних облавах особенно был удачлив Петр Михайлович — ни у кого ничего, а он, смотришь, либо лисицу, либо волка взял, а раз при мне пару молодых волков дуплетом убил. При этом был с ним такой случай — стрелок он был горячий, не всегда осторожный. После загона собрались все, Павел Дмитриевич Алакаев и говорит: „Петр Михайлович, вы мне ногу прострелили — вот смотрите“ — и показывает свой сапог, пробитый картечиной. „Так что же было делать,

куда не посмотришь — все твои ноги, ведь ты ими весь лес загородил; сапог я тебе действительно прострелил, сапоги я сооружу тебе новые, если только в Курмыше кожи хватит, а насчет ноги ты врешь, — шкура у тебя толще слоновой, ее картечина не пробьет. Снимай сапог, покажи“. Действительно, при общем хохоте оказалось, что бывшая на излете картечина пробила сапог, а на ноге Павла Дмитриевича оставила лишь маленький синячек.

Невольно вспоминается образ жизни Андрея Михайловича, продолжавшийся неизменно около 50 лет до самой его смерти в 1895 г. Вставал он рано — часов в шесть и начинал что-нибудь делать в мастерской, занимавшей две комнаты во втором этаже сеченовского дома. Каждые пять минут он прерывал работу и подходил к висящему на стене шкафчику, в который для него ставился еще с вечера пузатый графин водки, маленькая рюмочка и блюдечко с мелкими черными сухариками, — выпивал рюмочку, крякал и закусывал сухариком. К вечеру графин был пуст, Андрей Михайлович весел, выпивал за ужином еще три или четыре больших рюмки из общего графина и шел спать.

Порция, которая ему ставилась в шкафчик, составляла три ведра (36 литров) в месяц — этого режима он неуклонно придерживался с 1845 по 1895 г., когда он умер, имея от роду под 80 лет.

Замечательно, что, живя безвыездно в деревне, он выпивал два или три толстых журнала, две газеты, имел хорошую библиотеку русских писателей, для которой он своими руками сделал превосходный, цельного дуба, громадный шкаф. Русских классиков он всех перечитал и хорошо помнил; хорошо знал критиков — Белинского, Писарева, Добролюбова; иногда заводил с молодежью беседы на литературные темы и умел ошарашить парадоксом, если не всегда приличным, то всегда остроумным, и это несмотря на ежемесячные три ведра водки в течение 50 лет.

Про знаменитый роман Чернышевского „Что делать“ говорил: „Наврал, попович, это вовсе не Ваня и не Мария Александровна описаны“, но в подробности не вдавался.

Известно, что Иван Михайлович Сеченов по окончании курса Инженерного училища, прослужив недолго в саперах, вышел в отставку и поступил на медицинский факультет Московского университета. Здесь он сблизился и подружился с С. П. Боткиным. О чем была докторская диссертация Боткина — я не знаю, но диссертация Ивана Михайловича была на тему: „О влиянии алкоголя на температуру тела человека“. Не знаю, служил ли ему его родной братец объектом наблюдений, но только через много лет, в конце 80-х годов, Иван Михайлович передавал такой рассказ С. П. Боткина: „Вот Иван Михайлович был у меня сегодня интересный пациент, ваш земляк, записался заранее, принимаю, здравоеется,

садится в кресло и начинает сам повествовать: „Надо вам сказать, профессор, что живу я давно почти безвыездно в деревне, чувствую себя пока здоровым и жизнь веду очень правильную, но все-таки, попав в Петербург, решил с вами посоветоваться.“

„—Скажем, летом встаю я в четыре часа и выпиваю стакан (чайный) водки; мне подадут дрожки, я объезжаю поля. Приеду домой около 6½ часов, выпью стакан водки и иду обходить усадьбу — скотный двор, конный двор и прочее. Вернусь домой часов в 8, выпью стакан водки, подзакушу и лягу отдохнуть. Встану часов в 11 — выпью стакан водки, займусь до 12 со старостой, бурмистром. В 12 часов выпью стакан водки, пообедаю и после обеда прилягу отдохнуть. Встану в 3 часа, выпью стакан водки“... и т. д.

„—Позвольте вас спросить, давно ли вы ведете столь правильный образ жизни?“

„—Я вышел в отставку после взятия Варшавы (Паскевичем в 1831 г.) и поселился в имении, так вот с тех пор; а то, знаете, в полку, я в кавалерии служил, трудно было соблюдать правильный образ жизни, особенно тогда: только что кончили воевать с турками, — как поляки забунтовали. Так вот, профессор, скажите, какого мне режима придерживаться?“

„—Продолжайте вести ваш правильный образ жизни, он вам, видимо, на пользу. Вы, Иван Михайлович, не знаете этого чудака?“

„—Кто же его в нашей местности не знает, — это Николай Васильевич Приклонский“.

Однако едва ли Иван Михайлович рассказал своему другу С. П. Боткину про не менее „правильный“ образ жизни своего брата Андрея.

ГЛАВА V

ШКОЛЬНЫЕ ГОДЫ

Мой отец воспитывался в первом кадетском корпусе в Петербурге. Принят он был в корпус в 1842 г. и выпущен в конце лета 1850 г. прапорщиком в артиллерию.

Батарея, в которую он был назначен, стояла в Алешках. Отсюда недалеко до устьев Днепра с их нескончаемыми плавнями.

Батарейным командиром был старый кавказский воин, георгиевский кавалер, полковник Прокопович. Службой он офицеров весною и летом не утруждал, а заботился больше о безгрешных доходах от своей батареи. Снимал у Фалц-Фейна громадный участок степи, на котором табуном паслись

батарейные лошади, и начиная с середины июня заготавливали сено для корма зимою лошадей, овес же заготавливался только по книгам по справочным ценам — это и составляло „безгрешный доход“ батарейного. По старинному обычаю, молодые офицеры своего хозяйства не вели, а столовались у батарейного.

Осенью предстояли смотры, и офицерам с начала августа стоило большого труда уговорить батарейного, что пора начинать ученье, так как в табуне на воле лошади совсем дичали.

Отец в молодости был страстный охотник; завел себе лодку и со своим присланным из Висяги егерем Евсеем Алексеевым проводил время целыми неделями в степи, разыскивая стрепетов и в плавнях стреляя уток и болотную дичь.

Здесь он заполучил крымскую лихорадку.

В 1852 г. его батарею потребовали в Николаев, посадили на суда Черноморского флота и отправили в крейсерство вдоль Кавказского побережья. Флот часто высаживал десант, в который входила и полевая артиллерия, чтобы обстреливать непокорных горцев.

Здесь в болотах Кавказского побережья отец вдобавок к крымской заполучил еще кавказскую лихорадку.

В 1852 г. отец вышел в отставку и поселился в Висяге, усердно занявшись хозяйством, чтобы спасти его от „молотка“, что ему и удалось, так как хлеб был в цене, а висяженский чернозем дал редкостный урожай в 1852 и в 1853 гг.

С началом Крымской войны отец был вновь призван на военную службу и определен во вторую легкую батарею 13-й артиллерийской бригады, на вакансию, оставшуюся свободной после Л. Н. Толстого, переведенного в другую бригаду.

Л. Н. Толстой хотел уже тогда известить в батарее матерную ругань и увещевал солдат: „Ну к чему такие слова говорить, ведь ты этого не делал, что говоришь, просто, значит, бессмыслицу говоришь, ну и скажи, например, „елки тебе палки“, „эх, ты, едондер пуп“, „эх, ты, ерфиндер“ и т. п.

Солдаты поняли это по-своему: „Вот был у нас офицер, его сиятельство граф Толстой, вот уж матерщинник был, слова просто не скажет, так погибает, что и не выговоришь“.

Тогда Толстой еще богословием не занимался, а то бы он знал, что Иоанн Златоуст сказал проповедь против матерного слова. В 80-х годах эта проповедь была вывешана в рамке под стеклом на углу Синода, выходящем на Конногвардейский бульвар, но, видимо, мало имела влияния, ибо по вечерам на нем таких словечек можно было наслушаться, которых и в дополнениях к словарю Даля, составленных профессором Бодуэн-де-Куртенэ и Б. М. Ляпуновым, не найти.

Батарея отца стояла в то время в Вязьме. По мобилизации отец был послан со своим взводом в Юзовку за ядрами и в

Калугу за порохом, а затем его батарея была походным порядком отправлена на южный берег Финляндии и расположена взводами по берегам и островам между Выборгом и Биорке.

Взвод отца был расположен в Биорке, и до заключения мира в 1856 г. ему только один раз пришлось перестреливаться с английской канонеркой и с десантом, который она неудачно пыталась высадить.

По заключении мира всю 13-ю бригаду отправили в Москву готовить фейерверк для предстоявшей в 1857 г. коронации Александра II, причем пороху и всякого фейерверочного снадобья отпускали в неограниченном количестве.

Фейерверк должен был изображать извержение Везувия, и, кроме того, собранный со всей армии хор в 3000 музыкантов должен был исполнить гимн: „Боже, царя храни“, а вместо турецкого барабана должны были служить залпы артиллерии, производимые гальванически композитором генералом Львовым, причем было отпущено по 300 выстрелов на орудие, чтобы Львов мог напрактиковаться в игре на столь своеобразном турецком барабане.

Отец иногда рассказывал о приготовлении к фейерверку, самом фейерверке и о полном порядке при угощении народа на Ходынском поле благодаря умелому использованию многочисленных воинских частей, расставленных шпалерами, чтобы направлять движение народа и избежать давки, которая произошла в 1896 г. при коронации Николая II, когда погибло до 2000 человек.

В 1857 г. отец окончательно вышел в отставку и поступил на службу управляющим имениями Ермоловых и Родионовых в Казанской и Вятской губерниях, изредка наезжая в Висягу для проверки бурмистра, ею управлявшего.

В бывшей Вятской губернии и поныне существует уездный город Шадринск. Отец как-то объяснил мне, когда я был уже взрослым, происхождение этого названия.

У Родионовых было в Вятской губернии 10 000 десятин векового вязового леса. Вязы были в два и в три обхвата, но никакого сплава не было, поэтому в этом лесу велось шадриковое хозяйство, теперь совершенно забытое.

Это хозяйство состояло в том, что вековой вяз рубился, от него обрубали ветки и тонкие сучья складывали в большой костер и сжигали, получалась маленькая кучка золы; эта зола и называлась шадрик и продавалась в то время в Нижнем на ярмарке по два рубля за пуд; ствол же оставлялся гнить в лесу.

После этого не удивительно, что от вековых вязовых лесов Вятской губернии и воспоминаний не осталось. В каком ином государстве, кроме помещичье-крепостной России, могло существовать подобное хозяйство.

В марте 1861 г. отец был свидетелем так называемого „Безднинского бунта“, о котором он в 1901 г., т. е. через

40 лет, поместил статью в „Историческом вестнике“, к которой и отсылаю читателя.

До 1872 г. отец не мог избавиться от крымско-кавказской лихорадки, которая и мучила его недели по три каждую весну и каждую осень, причем кавказские приемы хины, — порошком по водочной рюмке верхом в раз (около 60 гран) мало помогали.

В конце января или в феврале приехали мы в Теплый. День был морозный; отец поверх полушубка надел тулуп романовской овчины с шерстью длиною вершка в три; в прихожей сеченовского дома, к которому мы сперва подъехали, встречает отца Кастен: „дай я тебя прослушаю“ и прикладывает ухо к тулупу на груди (прослушивание и простукивание тогда только что входило в медицинскую практику) — „ты вот с лихорадкой шутил, вот теперь у тебя чахотка, — через год или два умрешь (отец прожил после того 40 лет). Будешь в Нижнем на ярмарке, съезди в Москву, посоветуйся с доктором NN (фамилию доктора я забыл), он тебя отправит за границу. Имей также в виду, что Велио (бывший симбирский губернатор) назначен товарищем министра внутренних дел, он тебе „кабак не церковь“ припомнит и отправит лечиться в места не столь отдаленные“.

Московский доктор посоветовал отцу переменить климат и переехать на житье на юг Франции. Отец избрал Марсель.

В сентябре 1872 г. отец ликвидировал хозяйство, продал усадьбу висяженскому богатому кулаку Захару Григорьевичу Овчинникову, половину же земли (около 300 десятин) распродал висяженским крестьянам по две и по три десятины в одни руки с рассрочкой платежа на пять лет (Василий Иванович Соколов, управляющий Петра Михайловича Филатова, говорил, что отец не то что отдал землю даром, а еще от себя приплатил), уплатил остаток долга в Опекунский совет, расплатился со всеми долгами по Висяге и со всей семьей, т. е. отец, мать и я (Александра Викторовна переехала еще раньше), отправился в Марсель.

Примерно, через неделю по приезде меня отдали полупансионером в частный пансион: „Pensionnat Roussel et Champsaur, cours Jullien, 14“.

По-французски я умел читать и списывать с книги, да знал с полсотни самых простых слов, выговаривая их на свой лад. Мне было тогда 9 лет.

Не только французята, мои сверстники, но и сами учителя о Симбирске и не слыхивали и решили, что я из Сибири, показывали на меня пальцами и говорили: „Voilà un sauvage de la Sibérie“, т. е. „вот дикарь из Сибири“.

В пансионе Русселя было три класса: приготовительный, младший и старший. Меня по возрасту поместили в младший, в котором всем предметам обучал monsieur Jules Roy, савоец родом, лет под 60, коренастый, проворный и ловкий, который

бегал, прыгал, играл в мяч не только лучше всех нас малышей, но и лучше старших, где были юноши по 16 и 17 лет.

Первоначальная профессия его была проводник на Монблан; когда ему минуло 55 лет, он переменял эту профессию на учительскую, и, надо отдать ему справедливость, учил нас всем предметам превосходно.

В классе нас было более 50 человек. Меня он сперва несколько выделил, задавал легкие упражнения по французскому языку, других предметов не требовал, так что к рождеству я понаторел во французском языке, и с января 1873 г. он подчинил меня в классе общему ранжиру. К этому времени родители сделали меня полным пансионером, так что я приходил домой по четвергам после обеда до вечера и по субботам до утра понедельника, остальное время оставался в пансионе.

День пансионера распределялся так:

6 ч. 00 м. побудка;

6 ч. 30 м. — 6 ч. 45 м. — утренний завтрак (кофе с молоком и хлеб);

6 ч. 50 м. — 7 ч. 55 м. — приготовление уроков;

8 ч. 00 м. — 11 ч. 00 м. — утренние уроки;

11 ч. 05 м. — 12 ч. 55 м. — обед и отдых;

1 ч. 00 м. — 2 ч. 25 м. — приготовление уроков;

2 ч. 30 м. — 3 ч. 00 м. — отдых;

3 ч. 00 м. — 4 ч. 55 м. — вечерние уроки;

5 ч. 00 м. — 5 ч. 30 м. — отдых, кофе с молоком;

5 ч. 30 м. — 7 ч. 55 м. — приготовление уроков;

8 ч. 00 м. — 9 ч. 00 м. — отдых и ужин;

9 ч. 00 м. — ложиться спать.

Как видно, пансионер был занят кругло 11 часов в день, имея свободного времени, считая обед и ужин, 4 часа.

Приходящие были заняты с 8 ч. 00 м. утра до 5 ч. 00 м. вечера с перерывом в 2 часа на обед. Полупансионеры — от 8 ч. утра до 8 ч. вечера с перерывом на обед и на вечерний кофе.

Необходимо еще заметить, что утром задавались работы на вечерние классы того же дня, вечером — на следующий день.

Главное внимание обращалось на французский язык, французскую грамматику, которая изучалась по Noël et Chapsal, причем для усвоения правил (около 800) была книжка Exercices (упражнений), в которой отдельные предложения были напечатаны с ошибками. Эти ошибки надо было исправить, указав номер правила, на основании которого исправление сделано.

Подробно изучалась география Франции, требовалось знать все ее 96 департаментов и 96 главных их городов, — зубрежка была порядочная. Но для меня хуже всего было изучение стихотворной трагедии Расина *Atalie*, причем Roy задавал отдельные сцены и в классе заставлял их отвечать

наизусть, требуя например: „tu seras Joas et toi, Atalie“ — и надо было изображать диалог Жоаса с Гофолией, как в русском переводе именуется Atalie. Это упражнение вселило мне навсегда отвращение к французским комедиям и трагедиям.

Хорошо преподавал Руа арифметику и упражнял в численных вычислениях, заставляя их делать быстро и верно, красиво и разборчиво писать цифры. Арифметика в его классе, т. е. для мальчиков 9—10 лет, проходила в объеме требований третьего класса бывших гимназий, т. е. четырех действий над целыми и дробными числами, обыкновенно весьма большими (восьмизначными), кроме того, проходило так называемое тройное правило простое и сложное (приведением к единице). Наконец, давались без доказательства правила вычисления площадей и объемов, в том числе круга и круглых тел.

Училище имело характер полукommerческого, — по требованию родителей желающих обучали бухгалтерии. Такие ученики, даже девяти и десятилетние, должны были вести бухгалтерские книги: мемориал, кассовую и книгу личных счетов мифических: Durand, Dupont, Chevalier и т. п., писать фигурными шрифтами — рондо и готическим.

Я бухгалтерии не учился, но слушал задачи вроде следующих: Durand продал Dupont 20 штук круглых сосновых бревен, таких-то размеров, по такой-то цене стер (куб. метр) и купил у него столько-то бочек вина по такой-то цене за бочку. Разнести эту сделку по книгам. Затем в конце каждого месяца сводился баланс, причем один ученик был условно Дюраном, другой Дюпоном и каждый вел свою кассовую книгу и счет своих воображаемых клиентов.

Общая география других стран, кроме Франции, почти не изучалась.

Приблизительно через два месяца по приезде в Марсель отец нанял в предместье Марсея, именуемом Timone (полчаса ходьбы от центра), домик — две комнаты и кухня внизу и три комнаты наверху. При домике был фруктовый сад: пять грушевых деревьев — зимних „бюре“ и „дюшес“, два дерева ранних груш, два дерева персиков, два дерева инжира, с десятков кустов винограда, примерно, 70 кв. метров овощной огород и около 100 кв. метров поле под люцерну. В саду близ дома был бассейн емкостью 12 куб. метров с проведенной в него водой, весь сад был дренирован, и из этого бассейна можно было производить поливку любого места. Водой бассейн заполнялся, примерно, в течение 10 часов из городского водопровода. Мы вскоре завели козу и кроликов, корма для них хватало, фрукты и большая часть овощей были свои.

За все это плата в год составляла 500 франков, т. е., по тогдашнему курсу, около 170 рублей, т. е. меньше 15 руб. в месяц, — такова тогда была дешевизна простой жизни на юге Франции.

В сентябре 1873 г. я перенес корь. Француз доктор посоветовал для окончательного излечения уехать недели на две в Алжир и провести там начало октября. Поэтому мы и поехали с отцом в Алжир; переезд продолжался немногим более суток.

В г. Алжире мы переночевали в гостинице и с утра пошли на прогулку в горы, расположенные к югу от Алжира. Отошли верст 10 или 12, позавтракали за франк или полтора в каком-то придорожном трактирчике и пошли обратно. Солнце светило нам теперь в спину; я вскоре заметил, что жжет шею, подложил под шляпу носовой платок и спустил его так, чтобы шея была прикрыта. Отец мой этой предосторожности не принял, и к вечеру у него вся шея под затылком была покрыта волдырями, так что ему пришлось ее чем-то смазать и наложить повязку, тем не менее на следующий день мы сделали прогулку верст на 10 к западу, а на третий день на столько же к востоку.

Затем мы поехали по железной дороге в Оран. На какой-то станции на полпути между Алжиром и Орлеанвиллем видели мы, как какой-то знатный араб выезжал на охоту. Сам он был на великолепном арабском чистокровном скакуне, кругом него человек двадцать охотников, доезжачих, псарей на кровных же арабских лошадях; псари держали борзых, гончих не было, видимо, охота стоила владельцу больших денег.

Часам к шести вечера поезд подошел к станции Орлеанвилль, где он стоял 1 час, чтобы пассажиры могли отобедать. Хотя мы ехали в третьем классе (других классов отец не признавал), мы пошли обедать в зал 1-го и 2-го классов, где был накрыт громадный стол. Дали нам: закуску, суп, рыбу, мясо, торт, фрукты, кофе, по поллитра вина и, к удивлению отца, взяли всего за двоих пять франков.

Из Орана, не возвращаясь в Алжир, мы прямо проехали в Марсель.

В Алжир я попал вновь ровно через 30 лет, будучи в плавании для некоторых испытаний крейсера „Аскольд“.

Во время якорной стоянки на военном корабле свободны и располагают своим временем: кок, поп и доктор. Я пригласил доктора Чернышева, и мы пошли по берегу моря на запад.

Теперь здесь пролежала прекрасно шоассированная дорога, все горы были поделены на участки, застроены красивыми виллами, а прежде был полный простор — лес из рожковых деревьев с пасущимися свиньями, поедавшими рожки, составлявшими лакомство деревенских мальчишек.

Верстах в пяти от города на горе, отвесно возвышавшейся над морем, стоял великолепный, видимо, только что законченный постройкой храм. Мы зашли посмотреть его и были удивлены крупной надписью под центральным куполом: „Sainte Vierge, priez Dieu pour les chretiens et les musulmans d'Afrique“,

т. е. „Пресвятая Дева, молитесь бога за христиан и мусульман Африки“.

Создателем храма был кардинал Lavigerie, прослуживший более 30 лет алжирским архиепископом. У самой кромки утеса над морем была его могила с памятником, надпись на котором гласила: „Кардинал Лавижери испросил у его святейшества папы Римского на вечные времена индульгенцию на три месяца всякому, кто на сем месте прочтет три раза молитву господню и молитву богородице за успокоение душ моряков, погибших на море“.

— Доктор, „Аскольд“ идет отсюда в Неаполь, это один из самых развратных городов в мире, посоветуйте мичманам запастись трехмесячной индульгенцией.

На следующий день я пригласил на прогулку мичмана Свирского. Мы пошли к востоку от города в селение Мустафа, где прежде был роскошный, превосходно содержимый ботанический сад с араукарией (род пихты) редкостных размеров и красоты и загоном, где паслись страусы.

Сад был сильно запущен, ни гигантской араукарии, ни страусов не было, сохранилась лишь тенистая аллея бамбуков, высотой метров по 15 и толщиной у комля около 20 см.

Близ ботанического сада был соблазнительный песчаный пляж, и хотя купальный сезон уже кончился, мы с мичманом Свирским отлично выкупались. Прошло еще 22 года. Я был в заграничной командировке, и мне поручили быть главным наблюдателем за постройкою громадных (16 000 тонн водоизмещения и 14 000 куб. метров грузоподъемности) танкеров: „Нефтесиндикат“ и „Советская нефть“, перепроектированных по моим указаниям. Постройка корпусов производилась на заводе „Chantiers Navals Français“ близ г. Саён в департаменте Calvados в Нормандии.

Председателем правления общества был строитель этих заводов М. Dhôme, бывший воспитанник политехнической школы и затем школы морских инженеров. Он часто вспоминал, как ему приходилось изучать и отвечать на экзаменах мою теорию качки корабля на волнении: „C'était raide“ (это было трудно). Мы с ним сошлись и довольно часто беседовали не только о постройке танкеров.

Как-то он мне говорит: „Я еду в Польшу торговаться о заказе четырех эскадренных миноносцев — морской министр там теперь Свирский, может быть, вы его знаете и хотите передать ему привет“. — „Свирский — мой ученик по морскому училищу и, более того, мой соплаватель на „Аскольде“. Вы можете его заинтересовать, спросив, где он был, что он делал в 1902 г. 10 сентября (по старому стилю) в 3 часа дня, а если он забыл, то вы ему напомните“.

Затем Dhôme мне рассказывал, что когда в маленьком перерыве деловых переговоров он задал этот вопрос Свир-

скому, то Свирский был удивлен и сказал, что в сентябре 1902 г. он ушел в плавание на крейсере „Аскольд“.

— „Аскольд“ в это время стоял в алжирской гавани, а вы купались на пляже в Мустафе“. — „Помню, помню — с Крыловым“ — и начал про меня расспрашивать. „Переговоры приняли как бы дружеский характер и окончились удачно, — добавил Dhôte. — Вы мне этим воспоминанием оказали большую услугу. Всякому приятно вспомнить молодость, и хорошее настроение при переговорах способствует их успеху“.

Вернусь к Roу и его системе наказаний и поощрений. Уже сказано, что нас в классе было более 50 мальчиков, рассаженных по партам; сам Roу сидел на кафедре, возвышавшейся, примерно, на полтора метра над партами; кафедра стояла в углу классной комнаты диагональю против входа в класс. Сверху Roу мог видеть, что делает каждый из учеников, а его зоркий глаз горца-проводника замечал каждую мелочь. В числе учебных пособий был толковый французский словарь Bernard форматом, примерно, 20×18 см, в 600 страниц.

Чуть он замечал, что ученик не слушает и занят чем-нибудь, к уроку не относящимся, с поразительной меткостью летел в голову словарь и раздавалась команда: „Ты мне перепишешь 25 строк со страницы 100-й словаря“. Это было наименьшее наказание, оно по мере вины повышалось до 50, 100, 200 строк и как высшая ступень: „Ты мне перепишешь всю букву С из словаря“, т. е. почти 50 страниц. Переписывать надо было чисто и четко, в свободное время. Это приучало писать быстро и разборчиво; рекордной цифрой было 100 печатных строк в час.

Школьный двор был в уровень с верхушкой крыш пятиэтажных домов нижней улицы, параллельной Cours Jullien. Дом против двора был сломан, и двор с северной стороны граничил с отвесным обрывом высотой около 25 метров и был с этой стороны огражден каменной стенкой, высотой около 80 см, а над нею железной решеткой, примерно, в 1,50 метра.

За дерзость, упорное неповиновение или крупную шалость Roу иногда приходил в ярость, хватал ученика за шиворот и, держа его на весу, выбегал во двор, вскакивал на стенку и, держа ученика над обрывом за решеткой, орал страшным голосом: „Я в каторгу пойду, но я брошу мерзавца в пропасть“. Ученик при этом визжал как поросенок, которого колят, и, получив еще в назидание пару добрых оплеух, был рад возвратиться в класс, а не слететь в пропасть.

За хорошие ответы выдавались именные боны на пять и десять зачетов (exemptions), которыми можно было откупаться от писания строк, считая каждый зачет за пять строк.

В Марселе отец познакомился с нашим консулом Рейснером, вскоре сошлись и семьями.

В 1873 г. было объявлено в России о введении всеобщей

воинской повинности с 1874 г. На юге России, по большей части в Мелитопольском уезде, проживали менониты (около 30 000 семейств). Их религия запрещала им служить в войсках, и они, еще при Екатерине, на основании ее манифеста о свободе от военной службы, переселились в Россию, а тут указ Александра II о введении всеобщей воинской повинности. Тогда менониты решили переселиться в Аргентину, а так как Марсель поддерживал постоянные пароходные рейсы с Аргентиной, то они и прислали ходоков в Марсель на разведку. Рейснер ласково их принял в консульстве и обещал всяческое содействие.

Переселение 30 000 семейств было громадное дело. Рейснер обратился к моему отцу, вместе они привлекли французского коммерсанта Корбе и основали сообща франко-русскую контору под фирмой

„Крылов, Корбе и К^о“.

„Kriloff, Corbet et C^o“.

Отец на несколько недель съездил в Россию, чтобы переговорить с менонитскими старостами и вообще оформить это дело с русскими властями, затем он должен был ехать в Аргентину, осмотреть отводимые земли, а когда начнется переселение, то совсем туда переехать и поселиться там.

Но вскоре вся затея рухнула, вмешался Бисмарк. Он сделал представление Александру II, что ему не пристало отменять права, навеки дарованные его бабкой, и было решено, что, вместо службы в войсках, менониты будут служить в лесной страже, а в воинских частях не в строю, а санитарями. Переселение не состоялось, но франко-русская контора Крылов, Корбе и К^о просуществовала еще года три, просто как экспортное и импортное торговое дело.

Весною 1874 г. для ведения этого дела мы переселились сперва в Таганрог, затем в середине августа в Севастополь.

За лето Александра Викторовна подготовила меня к экзамену на русском языке, так как я не знал русских терминов и русских требований, в особенности грамматических, и не знал Тараса Бульбу, которого надо было знать почти наизусть и уметь рассказывать своими словами любой эпизод. Экзамен я сдал очень хорошо и был принят во второй класс Севастопольского уездного училища с прогимназическими классами.

Севастопольское уездное училище с прогимназическими классами отличалось от прочих тем, что желающие обучались латинскому и немецкому языкам. Латинскому языку я начал учиться еще в Марселе и там уже прошел склонения и спряжения правильных глаголов, так что в Севастополе латынь меня не затрудняла. Начаткам немецкого языка меня подучила моя тетка Александра Викторовна.

В Севастопольском училище учителем немецкого языка был немец-колонист, приходивший на урок в свернутом в

несколько раз одеяле, служившем ему вместо пледа. Так как он уверял, что у него болят зубы, для лечения зубов у него из кармана всегда торчал полштоф водки, к которому он частенько прикладывался, — хлебнет, прополощет рот и, само собою разумеется, не выплюнет, а проглотит. Больших познаний мы от него не приобрели.

Русскому языку учил сам директор П. Мокиевский, получивший с нового 1875 г. повышение и переехавший в Одессу. Вместо него директором был назначен учитель географии и арифметики Зелинский, русскому же языку нас стал обучать учитель латинского языка Понаиотов.

Мокиевский был отличный учитель, и я у него быстро научился русской грамоте. Зелинский и Понаиотов были учителя неважные, задавали по учебнику „от сих до сих“, но не требовали зубрежки наизусть и даже поощряли ответ „своими словами“.

Протоиерей, настоятель собора, учил нас закону божью по катехизису Филарета, старого издания, в котором к тексту: „влаstem предержавшим повинуйтесь и покоряйтесь“ при перечислении властей, которым надлежит покоряться, значилось: „крепостные своим помещикам и господам“. Крепостное право было отменено в 1861 г., но в Севастопольской лавке более нового издания катехизиса не было, и мы смущали попа вопросом, как это „вера“ была изменена царским указом. Обыкновенно следовал ответ: „Стань до конца урока в угол на колени, учи как напечатано, а кто еще будет спрашивать, тому уши надеру“.

Кроме закона божия, отец диакон того же собора обучал имевших голос церковному пению, для чего приходил в класс со скрипкой, к которой у него был самодельный кизилевого дерева смычок толщиной более полудюйма, служивший при обучении „учебным пособием“, частенько ходившим по плечам и спинам певчих.

Выбор в певчие производился по пробе голосов, диакон тянул смычком ноту и, обращаясь к каждому по очереди, требовал: „подтягивай“; дошла очередь и до меня — я такое затянул, что диакон заорал: „да ты хуже козла, пошел вон“, и к обучению церковному пению я был признан непригодным.

Во втором классе было около 20 человек — большею частью малышей 11—12 лет, но было и несколько человек „великовозрастных“ — 16—18 лет. Конечно, они командовали нами, малышами, а подчас и издевались.

После французской муштры мне здесь учиться можно было шутя, вскоре я стал считаться первым учеником и снижал благорасположение великовозрастных тем, что приходил в училище минут за 20 до начала уроков и рассказывал заданное предпочитавшим учиться „со слов“, а не по книжке. Это были первые опыты моей, впоследствии столь долгой, преподавательской деятельности.

Севастополь в то время был наполовину в развалинах и для мальчишеских игр приволье было полное.

Железная дорога на Харьков еще не была закончена, три раза в неделю приходила почта и газеты из Одессы на пароходах „Русского о-ва пароходства и торговли“, а все местные новости мы в училище узнавали раньше всех. Я как сейчас помню занесенный кем-то слух, которому верила большая часть жителей, что в Симферополе родился антихрист — его родила еврейка от ручного ястреба.

В Севастополе было еще много стариков, отставных адмиралов, участников крымской войны, со многими из них отец познакомился в местном клубе и общественной библиотеке. Иногда эти старики заходили к нам, и было интересно слышать их рассказы о знаменитой одиннадцатимесячной осаде. Летом 1875 г. отец для продолжения экспортного и импортного дела переехал сперва в Либаву, а через две недели в Ригу.

В Риге. В августе 1875 г., хотя я по-немецки не знал почти ни слова, я был отдан полным пансионером в частное трехклассное немецкое училище для того, чтобы я скорее научился немецкому языку.

Отец часто выражал мнение, что иностранному языку надо обучать в детском возрасте, подобно тому как щенка учат плавать: „Берут за шиворот и кидают в пруд; выплывет — научился плавать, потонет — никогда не научится“.

Этот метод был ко мне применен в Марселе, и я через полтора года владел французским книжным и разговорным языком лучше русского, писал безошибочно, все 800 правил грамматики Noël et Chapsal знал наизусть и при упражнениях выставлял их номера, не заглядывая в книгу.

Отец часто говаривал: „Из всего, что в детстве учишь, все потом забудешь, кроме того, с чем будешь дело иметь, и кроме языков, которым только в детстве и можно научиться на всю жизнь. Взрослым можешь выучиться читать и писать, а язык, хоть он и без костей, не переломашь и говорить все будешь с нижегородским выговором, а в жизни знание иностранных языков есть первое дело“.

Справедливость этих слов я ценил в течение всей своей жизни.

Немецкому языку нас учил сам хозяин, вюртембергский уроженец, герр Густав Юнкер, и хотя линейка (квадратик) и камышевая палка, которой пыль из платья выколачивают, служили „учебными пособиями“, но учил нас толково, понятно, ясно и по-своему. Камышевую палку он применял или за упорную лень, или за дерзость преподавателю по его жалобе, или за крупную шалость, вызывал перед классом к доске и приговаривал: „Ich werde dir das Fell ausklopfen“, т. е. „поди сюда, я тебе шкуру-то выколочу“ и выколачивал.

К рождеству я уже довольно свободно говорил по-немецки,

был переведен в старший класс и вскоре стал первым учеником (primus).

В январе 1877 г. я поступил в „квинту“ немецкой классической гимназии в Риге, что соответствовало третьему классу русских классических гимназий.

В классе нас было 63 человека. Главными предметами были латынь (грамматика Кюнера) и чтение Корнелия Непота. Греческий начинался с азбуки; немецкий — грамматика и зубрежка стихов; я выезжал, вызубрив „Kraniche des Ibis“ и „Ring des Polykrates“, отвечая по очереди то одно, то другое неделю через пять, так как чаще не доходила очередь. Русский язык преподавался по истории Иловайского (по аналогии с Корнелием Непотом) и по какой-то грамматике на немецком языке как язык иностранный. Затем шли общие предметы: арифметика, начатки алгебры и геометрия.

Латыни нас обучал превосходный преподаватель герр Котковиц; устно он спрашивал весьма редко, а каждый день задавал на дом строк 15 из Корнелия Непота и строк десять перевести с немецкого на латинский язык (этот перевод назывался *exercitium*), кроме того, бывали *extemporale* т. е. письменные переводы с немецкого на латинский во время урока в классе.

Заметил он перед пасхой, что по принятой ставке баллов за ошибки экзерциции у меня были всегда на 3, а экстемпорале — на $4\frac{1}{2}$, а по временам и на 5; вызвал меня к доске, продиктовал немецкую фразу, я тотчас же ее перевел без ошибки; вторую потруднее — тоже; третью, еще труднее, — тоже без ошибки; тогда сообразил Котковиц в чем штука: „Я вижу ты лентяй, — экстемпорале, на которое у тебя времени 45 минут, ты пишешь внимательно и вдумчиво, поэтому без ошибок, а экзерциции ты пишешь дома с маху в десять минут, только чтобы отделаться. Для таких лентяев у меня двойная такса, буду тебе за каждую ошибку сбавлять по целому баллу, а не по полбаллу“.

Для вокабул из Корнелия Непота у меня был заключен с одним немчиком „меновой торг“ — я ему отмечал нужные мне вокабулы в Корнелии Непоте, а он мне в Иловайском; эти вокабулы я писал в несколько минут без словаря, а немчик был „второгодник“, у него были готовые вокабулы из Корнелия. Хотя герр Котковиц в своей таксе был вполне прав, но я усмотрел в ней утеснительство.

В апреле 1877 г. началась турецкая война. Подвиг лейтенантов Дубасова и Шестакова заставил всех мальчиков мечтать о морской службе. Попалась мне на глаза программа приемных экзаменов в подготовительные классы Морского училища. Я и заявил отцу: „Ты сам любишь море, не хочу я зубрить никому не нужные латынь и греческий, отдай меня в Морское училище“. Отец согласился. Осенью я поступил в подготовительный пансион лейтенанта Д. В. Перского и в

сентябре 1878 г. был принят в младший приготовительный класс Морского училища, выдержав экзамен с небывало высокими баллами со времени основания этих классов.

Вакансий было 40, экзамены выдержало 43, экзаменовалось 240; были приняты по распоряжению генерал-адмирала Константина Николаевича все выдержавшие и еще сверх комплекта двое или трое невыдержавших, сыновей заслуженных адмиралов.

Морское училище, ранее именовавшееся Морской корпус, было своеобразное учебное заведение. Все были на полном казенном содержании, без всякой платы и жили в самом училище; в отпуск увольняли тех, кто имел в Петербурге родителей, по субботам после полудня до 9 ч. вечера воскресенья. Классов было: два приготовительных, один общий и три специальных, так что, поступив в младший приготовительный класс, я пробыл в Морском училище с 9 сентября 1878 г. по 1 октября 1884 г., когда, после окончания курса и по сдаче экзаменов по теоретическим предметам и практического экзамена после плавания, я был произведен в мичманы флота с назначением в 8-й Флотский экипаж, расположенный в Петербурге в Крюковских казармах.

Летом „воспитанники“ общего и специальных классов отправлялись в плавание по Финскому заливу и Балтийскому морю, иногда до Копенгагена на судах учебного отряда Морского училища.

Морское училище имело славу строгого учебного заведения, поэтому, начиная с младшего класса, в него попадали с большим ученическим стажем, так, например, для меня это было шестое учебное заведение, в котором я обучался.

Рекордом обладали Лев Владимиров и Ростислав Вальронд, для которых Морское училище было двенадцатым учебным заведением и последним прибежищем после того, как они были исключены из шести учебных заведений с такими пометками в аттестатах о поведении, что, кроме Морского училища, для поступления в которое никаких аттестатов не требовалось, их и близко не подпускали ни к каким учебным заведениям, но именно из таких юношей, в которых не был угашен дух самостоятельности, и выходили впоследствии отличные моряки.

В 1879 г. я был в младшем отделении 5-й роты Морского училища, которая в плавание не ходила, и мы поехали в Алатырь. Доехали по железной дороге до Нижнего, здесь отец купил пару лошадей вместе со всей сбруей и телегой, кибитку, которую мы сами приспособили к телеге, и поехали „горой“ в Алатырь.

Первая остановка — Кстово, следующая — Мурашкино. Отец заметил, что наш коренник слаб. Не доезжая верст 10 до Мурашкина, видим — пасется табун лошадей и тут же табор цыган. Подозвал отец цыгана, выбрал лошадь, давай меняться.

Впрягли цыганскую лошадь, а наша пошла за телегой в поводу, и стал отец с цыганом торговаться, цыган выхваляет статьи своей лошади, отец молчит. Наконец, цыган спрыгивает с облучка, идет за своей лошастью между оглоблями: „Гляди, мощна-то какая“. — „На что она мне, мне в ней не деньги носить“. Цыган был сражен, согласился на прибавку 10 рублей, взял нашу лошадь, а мы на „цыгане“ поехали дальше. Остановились ночевать у кузнеца, чтобы утром подковать и ехать дальше. Только что кузнец окончил ковку и мы с отцом запрягли лошадей, прискакал цыган и обратился к отцу на цыганском языке: — „Я цыганского языка не знаю“. — „Как не знаешь, ты же из цыган, твоя лошадь совсем плохая“. — „Я тебе ничего не говорил, чего ты смотрел, чем своего мерина-то расхваливать, ты бы моего лучше смотрел, ну, так и быть на пятишницу, другой раз менять будешь, смотри в оба“.

На этой паре мы объездили всех многочисленных родственников, затем лошадей и телегу отец продал, купил лодку, на которой мы сплывились до Козловки, здесь лодку отец продал, и мы на лошадях доехали до Васильсурска, отсюда пароходом до Нижнего и по железной дороге вернулись в Петербург.

На следующий год отец поступил совершенно так же; это была не прихоть, а его опыт подсказывал ему, что в рабочую пору лошадей в деревне не найти, поэтому, чтобы посетить всех родных, надо было иметь своих лошадей, а телега и кибитка покупались потому, что крытый тарантас, а тем паче коляска, были не по карману, да и требовали бы тройку, а не пару.

Начальником училища до 1882 г. был свиты его величества контр-адмирал Алексей Павлович Епанчин, а после него тоже свиты его величества контр-адмирал Дмитрий Сергеевич Арсеньев.

Епанчин почти всю свою службу провел в Морском училище, сперва как преподаватель математики и морских наук, затем долгое время был инспектором классов и с 1876 г. начальником училища. В общем воспитанники его любили, прозвище ему было „папаша“, он был доступен и часто прощал проступки, в особенности хорошо учившимся.

С осени 1882 г. начальником училища был назначен, как уже сказано, контр-адмирал свиты его величества Д. С. Арсеньев, ему было предписано истребить в Морском училище дух „превратного толкования“, и он решил, что самый простой и верный способ — это истребить всякое толкование.

Достиг он этого следующим образом: чуть ли не со времен Крузенштерна велась и продолжалась при Епанчине своеобразная постановка учебного дела и распределение дня:

Побудка	— 6 ч. 30 м. утра;
Утренняя гимнастика	— 7 ч. 15 — 7 ч. 30 м.;

Утренний чай	— 7 ч. 30 — 7 ч. 45 м.;
Первый урок	— 8 ч. 00 — 9 ч. 25 м.;
Второй урок	— 9 ч. 30 — 11 ч. 00 м.;
Завтрак и свободное время	— 11 ч. 00 — 11 ч. 30 м.;
Стреловые учения	— 11 ч. 30 — 1 ч. 00 м.;
Третий урок	— 1 ч. 00 — 2 ч. 30 м.;
Свободное время	— 2 ч. 30 — 3 ч. 30 м.;
Обед	— 3 ч. 30 — 4 ч. 00 м.;
Свободное время	— 4 ч. 00 — 7 ч. 00 м.;
Приготовление уроков	— 7 ч. 00 — 9 ч. 00 м.;
Вечерний чай	— 9 ч. 00 — 9 ч. 15 м.;
Желающие ложатся спать	— 9 ч. 15 м.;
Всем ложиться спать	— 11 ч. 00 м.

Для приготовительных классов распределение времени было то же самое, с той разницею, что стреловые учения были от 11 ч. 30 до 12 ч. 30 м., третий урок — от 12 ч. 30 м. до 2 ч. 00 м. и четвертый — от 2 ч. 00 м. до 3 ч. 30 м.

Надо иметь в виду, что даже в младший приготовительный класс хотя и допускались юноши от 12 до 15 лет, но большинство было 14 лет.

В общий класс допускались от 15 до 18 лет, но большинство было 17 лет.

Время с 7 до 9 ч. практически было также свободное, номинально оно предназначалось для „приготовления уроков“, т. е. надо было сидеть у своей конторки и не разговаривать, а заниматься чем угодно, не мешая другим, хотя бы решением шахматной задачи, чтением любой книги или журнала, но не развернутых во весь лист.

Это обилие свободного времени, не раздробленного на малые промежутки и не занятого чем-нибудь обязательным, способствовало развитию самостоятельности и самообразования, поэтому громадное большинство занималось по своему желанию тем, что каждого в отдельности интересовало: многие изучали историю, особенно военно-морскую, читали описания плаваний и путешествий, литературные произведения, занимались модельным делом или постройкой шлюпок и т. п.

Я лично заинтересовался, может быть, под влиянием Александра Михайловича Ляпунова, который тогда был студентом математического факультета Петербургского университета, математикой, изучая, большею частью по французским руководствам, университетские курсы, далеко выходившие за пределы училищной программы.

Так как математика служит основой специально-морских предметов, то учиться в Морском училище мне было легко и я все время шел в своем выпуске первым, имея полный балл по всем предметам.

Как сейчас помню, в старшем специальном классе отвечал у доски мой товарищ М. Готов о построении путей, лежащих между полюсом и дугою большого круга, которые длиннее

этой дуги и короче локсодромии. В учебнике „Навигация“ Зыбина это было изложено совершенно непонятно и местами неверно. Преподаватель, капитан 2-го ранга Александр Алексеевич Бартенев подсел ко мне на последнюю парту и тихо говорит мне: „Я вижу, что он рассказывает чего в учебнике нет, не сам он это придумал, наверное, вы его научили, покажите мне“. Я объяснил. Бартенев пожал мне руку и благодарит: „Вам у меня учиться нечему, чтобы не скучать, занимайтесь на моих уроках чем хотите, я вас спрашивать не буду, а раз навсегда поставлю вам 12“.

Я не буду передавать других эпизодов, а скажу кратко, что общее направление преподавания было при Епанчине: „как можно меньшему учить, как можно большему учиться самим“.

В общем все преподаватели были отличные, как например, А. Н. Страннолюбский, Н. Н. Зыбин, Ф. Д. Изыльметьев; мы уважали стариков А. Д. Дмитриева, преподававшего уже более 40 лет, П. К. Гейлера, отпраздновавшего в 1883 г. 50-летие своего преподавания. После юбилея он не оставил работы в Морском училище, а в качестве почетного члена конференции продолжал ее еще 17 лет, причем он не пропустил ни одного заседания.

Арсеньев большую часть своей службы провел при „дворе“, будучи воспитателем великих князей Сергея Александровича и Павла Александровича. Когда они достигли зрелого возраста, он был назначен начальником Морского училища.

Мы его считали за придворного шаркуна, и первое, на что он обратил внимание, были танцы — он как-то сам пришел на урок танцев и показал, как надо держать даму в вальсе, и несколько раз с избранным им воспитанником, кружась, обошел весь аванзал, где происходил урок.

Епанчин часто заходил в классы на уроки математики, навигации, астрономии, предлагал вопросы, иногда давал пояснения, и мы видели, что он отлично владеет этими предметами, но танцы — адмиральское ли это дело?

Чтобы истребить подозрение о „превратном толковании“, Арсеньев поступил, как уже сказано, радикально, решив истребить всякое толкование. Для этого он изменил распределение времени дня так, чтобы не было длинных промежутков и воспитанники не имели свободы для самостоятельных занятий или самостоятельного чтения.

Этого он достиг, введя разные внеклассные занятия с небольшими промежутками между ними и в день введя четыре урока, вместо трех.

Вместе с тем, чтобы показать успех своих мероприятий и по учебной части, он приказал считать все баллы ниже 8 за неудовлетворительные, поэтому преподаватели и начали ставить 8, вместо 6, балл средней успеваемости и повысился почти на две единицы, а так как новый генерал-адмирал, брат

царя Александра III, великий князь Алексей Александрович по выражению Михаила Ильича Каззи, представлял „семь пудов августейшего мяса“, то он в этом арсеньевском фокусе разобраться не мог и выразил ему свою августейшую благодарность за повышение успеваемости.

Начальствовал Арсеньев над Морским училищем 14 лет, до коронации Николая II. В день Ходынки он получил одновременно три награды: производство в вице-адмиралы, звание генерал-адъютанта и орден Белого Орла.

После Арсеньева начальником училища Алексей назначил бывшего командира крейсера „Рюрик“ А. Х. Кригера, цинично сказав: „Самый подходящий, холост, б...ун, даже щенка никогда не воспитывал, значит, как и требуется, новые порядки заведет“.

Я пробыл при Кригере преподавателем Морского училища четыре года и, будучи назначен 1 января 1900 г. заведующим Опытным бассейном, оставил преподавание в Морском училище, к тому времени переименованном в Морской корпус, и сохранил за собою только преподавание в Морской академии.

Вернусь несколько назад к обучению в Морском училище.

Непосредственными помощниками начальника училища были: инспектор классов, ведавший учебной частью, и начальник строевой и хозяйственной части.

Все училище подразделялось на пять рот, во главе которых стояли ротные командиры и их помощники — отделенные начальники по три в первых четырех ротах и по четыре в пятой роте.

В каждой роте было по три параллельных класса, пятая же заключала два отделения по два параллельных класса в каждом; третье отделение присоединялось от принимаемых в общий класс.

Ротные командиры и отделенные начальники говорили всем воспитанникам „вы“ и были безукоризненно вежливы, не употребляя при строевых учениях никаких ругательных слов.

Отряд Морского училища состоял в мое время из деревянных корветов: паровых „Аскольд“, „Варяг“ и чисто парусных „Боярин“ и „Гиляк“. Все корветы, кроме „Гиляка“, несли полное фрегатское вооружение, т. е. все три мачты были с реями, вооружение же „Гиляка“ было корветское, т. е. на бизань-мачте были только косые паруса — бизань и топсель. На „Гиляке“ мы расписывались по реям попеременно с матросами, на остальных судах отдельно по реям бизань-мачты. Главное внимание обращалось на парусные учения, на управление шлюпками, отчасти на управление кораблем, так как воспитанники ставились на руль, но не в качестве старшины, а подручного.

Кроме перечисленных судов, в состав отряда входили яхта „Забава“ и тендера: „Кадет“, „Горлица“ и „Малютка“, на которые по очереди назначалось по половине отделения.

На старых парусных судах процветала словесность старших офицеров, вахтенных начальников и боцманов; училищные офицеры, столь вежливые и корректные в стенах корпуса, ступив на палубу корабля, беспрестанно подкрепляли, стоя на вахте, всякую команду каким-нибудь затейливым ругательством „в третьем лице“, и хотя это официально воспрещалось, но унаследованный со времен Петра обычай был сильнее всяких приказов.

Училищные правила частенько нарушались, но свято соблюдались требования Морского устава, и считалось позорным нарушить какую-либо статью его.

На „Аскольде“ плавали выпускные гардемарины, на „Варяге“, — воспитанники среднего специального класса, и, начиная с нашего выпуска, к „Варягу“ приписывалась баржа. Этой баржей командовал преподаватель астрономии, навигации и морской съемки капитан 2-го ранга А. О. Пиленко, помощником его был Ю. М. Шокальский. Баржа стояла на якоре близ острова Германшер на рейде Твермине, мы проводили на ней шесть недель и занимались береговыми астрономическими наблюдениями секстантом, ведением хронометрического журнала, мензульной съемкой берега, островов и промером. Эти занятия исполнялись с большим прилежанием, вполне ревностно и были весьма полезны, благодаря преподавательской опытности А. О. Пиленко и особенно Ю. М. Шокальского, который искусство в производстве наблюдений и вычислений, усвоенное им в Морской академии от профессора Н. Я. Цингера, в доступной форме, „показом“, передавал нам.

Шторм в Аренсбурге. Салют гранатами

В 1882 г. наш выпуск плавал на корвете „Боярин“, „Гиляк“ оставался в Твермине. В начале августа отряд пришел на аренсбургский рейд и стал на якорь; этот рейд открыт с юга, дно — песок, суда становятся на якорь на восьмисаженной глубине в семи милях от берега. Не помню, какого числа, во время этой стоянки поднялся шторм с юга; на „Боярине“ баркас и полубаркас были на бакштове, их успели поднять в ростры; на „Варяге“ смогли только снять дневальных, а баркас и паровой катер оборвало и унесло. Тоже было и на „Аскольде“.

„Боярин“ стоял на трех якорях, канаты становых якорей были вытравлены целиком до жвака-галсов, канат запасного якоря был вытравлен до 80 сажен, не только были спущены брам-реи и брам-стенги, но и марса реи и нижние реи положены на планшир, и только тогда корвет прекратило дрейфовать. „Варяг“, „Аскольд“ стояли на четырех якорях, развели пары и работали полным ходом своих машин, чтобы их не дрейфовало. К утру стихло, и после полудня, по сигналу адмирала, старшему офицеру „Боярина“, капитану 2-го ранга К. И. Ермолаеву было приказано снарядить баркас его по-

стоянной командой и полубаркас—воспитанниками и разыскать выкинутые на берег гребные суда. Все эти суда были вскоре обнаружены; они были залиты водой и стояли на мели близ песчаного берега.

Надо было их снять с мели; все поскакали в воду. К. И. Ермолаев не стал распоряжаться из баркаса, а переложив спички и портсигар в фуражку, тоже прыгнул в воду во всей одежде и, покуривая сигару, давал свои приказания. Вода была холодная, нам было 17—19 лет, Константину Ивановичу было 45 л. Мы все поняли, что он нам дает практический урок того, как должен офицер подавать своим подчиненным пример в трудном случае.

Прежде всего был снят с мели паровой катер, на нем тотчас же развели пары, вскоре сняли баркас и остальные суда и прибуксировали всю флотилию к „Варягу“, тогда на адмиральском корабле был поднят сигнал „Боярину“: „Адмирал изъявляет свое особенное удовольствие“, затем сигнал повторен лично старшему офицеру „Боярина“.

Кают-компания на „Боярине“ была веселая; К. И. Ермолаев любил выпить, и чуть не до полночи в кают-компании раздавались тосты, чтобы „отогреть“ старшего офицера и не дать ему простудиться.

К концу августа отряд пришел на Транзундский рейд и был присоединен к практической эскадре для маневров, после которых предстоял царский смотр Александра III.

Наша артель (полуотделение) была в это время на яхте „Забава“, которая стояла на якоре примерно в 5 кабельтовых от отряда Морского училища на траверзе „Варяга“, державшего брейд-вымпел начальника отряда капитана 1-го ранга Владимира Николаевича Брылкина.

В то время по артиллерийской тревоге полагалось заряжать орудие снарядом, а вместо заряда вкладывать болванку, т. е. положенное в картуз деревянное полено, обточенное по форме и по размерам как пороховой заряд.

После смотра практической эскадры царь Александр III в сопровождении адмиралов и свиты приехал на „Варяг“ и велел сперва поставить паруса, затем закрепить паруса и пробить боевую тревогу; едва команда поспела разбежаться по орудиям и зарядить орудия, как полагалось, снарядом и болванкой, как царь поблагодарил, сел на катер и отвалил от борта. Надо было произвести салют в 31 выстрел с промежутками по 10 секунд между выстрелами. Артиллерийский офицер Опаровский командует левому борту: „первая“—осечка; тотчас же: „вторая“—и по рейду понеслась граната, рикошетируя по воде.

Перед командой—„третья“, уже для правого борта, один из воспитанников заметил, что комендор вынул болванку, заменил ее зарядом, но, торопясь, забыл вынуть снаряд, и опять был бы произведен не холостой, а боевой выстрел, он

едва успел остановить комендора, разрядить орудие и вновь зарядить холостым.

Этот снаряд полетел бы над царским катером в сторону царской яхты. Скандал был слишком велик, чтобы его скрыть, было наряжено следствие. Опаровский посажен на неделю под арест в каюту „с приставлением часового“. Брылкин не был произведен в контр-адмиралы, на что имел право, а в генерал-майоры, с назначением комендантом Кронштадтской крепости.

Выпускные экзамены. Зыбин. Верховский

В сентябре 1883 г. я перешел в старший специальный класс. В числе предметов была: „девиация компасов“, считавшаяся особенно трудной. Я заинтересовался этим предметом, и так как в руководстве Зыбина он был изложен неполно и недостаточно ясно, то я купил французское руководство *Madamet* и в несколько дней изучил его, а в течение года изучил главнейшие статьи И. П. де Коллонга.

Весною мой отделенный начальник Яков Иванович Павлинов представил меня И. П. де Коллонгу, который для пробы задал мне несколько задач по математике и назначил день, когда ему представить решения. Задачи я решил, после чего И. П. де Коллонг еще несколько раз призывал меня в Морскую академию, после лекций давал задачи по математике и отписки своих статей по девиации. Эти статьи его я хорошо изучил и усвоил теорию и описание его новейших приборов и способов уничтожения девиации.

На выпускном экзамене главным экзаменатором по девиации был Н. Н. Зыбин. Мне достался вопрос об уничтожении полукруговой девиации по способу Эри.

Я изложил этот вопрос так, как это сделано в одной из статей Коллонга, а не так, как в учебнике Зыбина, который меня прервал словами: „сотрите, у вас неверно, переходите к следующему вопросу“.

— Позвольте вам доложить, господин капитан 1-го ранга, и доказать, что у меня верно, сделав более крупный чертеж.

— Делайте, неверное останется неверным.

Я стал чертить и одновременно объяснять чертеж, заняв более четверти громадной доски. Не успел я закончить чертеж, как Зыбин меня перебивает: „Извините, у вас все верно, я ошибся. Довольно, я вижу, что вы отлично знаете предмет. Благодарю вас!“, и без совещания с остальными экзаменаторами поставил 12, понятно, что и остальные экзаменаторы поставили тот же балл.

На экзамене было много воспитанников, слушавших ответ, и пошла по всему училищу легенда: Крылов на экзамене по девиации самого Зыбина срезал.

Лето мы плавали на корвете „Аскольд“. В число вахтенных начальников был назначен лейтенант Н. П. Азбелев,

окончивший Морскую и Артиллерийскую академии; в плавании он занимался с нами мореходной астрономией и навигацией.

Я, кроме обязательных дневных наблюдений, практиковался еще в ночных наблюдениях, пользуясь луной и планетами, и кроме того сделал еще ряд работ вне программы, например: определение эксцентриситета секстанта по наблюдениям видимых расстояний между звездами, для чего я вывел все нужные формулы и приложил их к численному примеру.

По девиации компаса я также вывел формулы для определения в абсолютной мере направляющего момента картушки и моментов трения и сопротивления воздуха. Азбелев говорил, что таких работ не делали даже в Морской академии.

В середине сентября была назначена под председательством вице-адмирала В. П. Шмидта комиссия для производства практического экзамена. В числе членов комиссии был и начальник офицерского минного класса капитан 1-го ранга Владимир Павлович Верховский. Можно сказать, что он свел на-нет всех прочих членов комиссии, и сам экзаменовал по всем предметам. Между прочим, мне он задал следующее: „Ступайте на ют и опишите вооружение бугшприта „Аскольда“. Я одно время работал на бугшприте и знал до мелких подробностей проводку всех снастей.

Я представил Верховскому требуемое описание.

— Это неверно.

— Позвольте вам доложить, господин капитан 1-го ранга, что эта проводка сделана не по штату, но вы изволили приказать описать снасти бугшприта именно на „Аскольде“, а не ту проводку, как полагается по штату.

— Пойдемте на бак.

Сам влез на нок бугшприта, осмотрел все подробно, затем говорит:

— Вы правы, здесь не по штату.

Затем Азбелев рассказал мне, что при заключительном заседании комиссии он показал мои работы как программные, так и внепрограммные, затем В. П. Верховский рассказал, как было дело с бугшпритом. Комиссия постановила присудить мне высшее отличие — повысить меня по списку на пять человек, причем на этом особенно настаивал Верховский. Но я и без того был первым.

После конференции ко мне подошел Верховский и предложил поступить без всякого экзамена в минный класс, но я ему доложил, что я обещал И. П. де Коллонгу работать под его начальством по девиации компасов, что Коллонг хлопочет о причислении меня к компасной части Главного гидрографического управления.

Впоследствии я не раз имел дело с В. П. Верховским, и он особенно ценил то, что я ему не поддакивал, а всегда говорил правду и не раз оспаривал его мнение, когда нахо-

дил, что оно неправильно. Он всегда терпеливо выслушивал, подробно вникал в сущность дела и когда убеждался, что я прав, признавался в этом и благодарил. Но он не терпел неправды, не выносил желаний его обмануть или поддакивать ему; он впадал тогда в бешенство, становился резок и груб, а на этом основано многое, что ему ставилось в упрек.

ГЛАВА VI

РАБОТЫ ПО ДЕВИАЦИИ КОМПАСА

Приказом от 1 октября 1884 г. я был произведен в мичманы с награждением премией имени генерал-штаб доктора Менде и с занесением моей фамилии на мраморную доску.

Зачислен я был в 8-й флотский экипаж. Раза два отстоял в карауле, раза три был на фронтовом учении, а затем был причислен к компасной части Главного гидрографического управления.

Явился по начальству, а на следующий день, по приказанию де Коллонга, пришел в компасную мастерскую, помещавшуюся тогда в Главном адмиралтействе. Коллонг отлично и ясно излагал свои печатные статьи, но совершенно не умел объяснять изустно, входил в излишние подробности, которые не уясняли, а затемняли дело, по пословице — из-за деревьев леса не было видно.

Подвел меня Коллонг к стоящему посередине мастерской на поворотной платформе главному компасу его системы и начал длинное объяснение. Я сперва даже не мог уловить, что ему надо, пока он не сказал, что я должен буду произвести необходимые наблюдения, затем вычислить на основании их деления вертикальных сил для нового дефлектора, произвести заново наблюдения и перевычислить деления горизонтальных сил.

— „Читаете ли вы по латыни?“ — „Я был в классической гимназии и мы читали Корнелия Непота“. — „Вот и отлично, и подает мне старинного издания брошюру Гаусса „*Intensitas vis magneticae terrestris ad mensuram absolutam revocata*“, — „изучите эту статью самым основательным образом, сделайте для нее конспект на русском языке и покажите мне. Если вам что-нибудь будет непонятно, приходите ко мне на квартиру после 6 часов вечера, я вам объясню, что надо, и кроме того каждый день показывайте мне здесь в компасной части результаты произведенных вами наблюдений и их предварительную обработку“.

Вот тут-то я вспомнил герр Котковица и его тариф и требовательность и увидал, что и латынь полезна, не даром у

Козьмы Пруtkова сказано: „и теребенгин кому-то полезен“, и много раз в течение моей жизни и научной деятельности мне с пользою служила латынь. Конечно, я не мог читать ни Цицерона, ни Ювенала, но все они отлично переведены на французский язык; зато я свободно разбирался в элементарно простой латыни Эйлера, несколько труднее в превосходной латыни Ньютона и еще труднее в чисто классической латыни Гаусса и Якоби.

Как бы там ни было, „Intensitas“ я изучил самым основательным образом, показал конспект Коллонгу, он меня как бы в разговоре основательно проэкзаменовал.

Я увидел, что сущность всего, что мне предстояло делать, изложена у Гаусса, и работа, заданная Коллонгом, пошла сама собою. Относящиеся к этой работе вычисления он велел делать с ним „в четыре руки“, т. е. дал схемы, графленную бумагу и велел мне делать вычисления у себя на дому, а сам делал у себя, затем вычисления сверялись; если обнаруживалась разница хотя бы в последнем (пятом) знаке логарифмов, то соответствующие числа перевычислялись заново и он рассыпался в благодарностях, когда оказывалось (это иногда бывало), что надо исправить его результат. Работа эта под заглавием „Вычисление делений сил дефлектора компаса“ была затем напечатана в Записках по гидрографии, № 1. Это была моя первая печатная работа.

В январе 1885 г. к компасной части был прикомандирован ряд офицеров, желающих изучить способы уничтожения девиации компаса, разработанные де Коллонгом, и применение его нового дефлектора, картушки с качающимися стрелками барона Штемпеля, новых образцов девиационных приборов. Хотя все эти офицеры были много старше меня, но Коллонг поручил мне руководить их занятиями, на практике показывать обращение с приборами и разъяснять встречающиеся затруднения. Занятия происходили ежедневно с 9 ч. утра. В это время В. П. Верховский был уже в чине контр-адмирала и только что получил назначение на пост помощника начальника штаба.

Компасная часть помещалась тогда под штабом в нижней компасной мастерской, из которой станки были вынесены и вместо них поставлены поворотные платформы с установленными на них главными компасами, снабженными девиационными приборами разных образцов. Перед началом занятий я был вызван в Главный морской штаб к Верховскому, который приказал мне доложить ему программу предполагаемых занятий, их цель и значение и ежедневно утром докладывать список офицеров, участвующих в этот день в занятиях, так как число офицеров превышало число платформ и соблюдалась очередь.

Как-то я доложил Верховскому список. Он его просмотрел и сказал, что придет сам в компасную часть, и ушел в свой

кабинет, оставив меня в общей приемной. Я пошел в компасную часть предупредить занимающихся, что придет адмирал. Вдруг слышу, что за мной кто-то бежит и окликает: „Мичман Крылов, мичман Крылов, куда вы идете, не дождавшись моих распоряжений“. — „Ваше превосходительство изволили сказать, что пожелаете в компасную часть, я хотел предупредить об этом господ офицеров.“ — „Не надо никаких предупреждений, я хочу видеть, что они делают, идите за мной“. Оказалось, что все на местах и заняты своим делом. Верховский расспросил каждого о предложенном ему задании, приказал показать ему, как производится измерение сил дефлектором и пр. Остался доволен, поблагодарил и ушел к себе в штаб.

Тогда же был прикомандирован к Главному гидрографическому управлению окончивший Морскую академию мичман Н. М. Сергеев, ему было предоставлено право представить диссертацию и получить годичную командировку с научной целью за границу. Сергеев избрал тему: „О расположении стрелок в картушке компаса“. Коллонг поручил мне оказывать содействие Сергееву в его работе.

Этот вопрос был еще в 60-х годах рассмотрен основателями теории девиации компаса Ар. Смитом и Дж. Эвансом, но их решение являлось лишь первым приближением и могло быть уточнено. Я занялся этим вопросом, изучил статью Смита и Эванса, по указанию Коллонга изучил статью Гаусса: „О силах, действующих обратно пропорционально квадратам расстояний“ и книгу Лежен Дирихле под таким же заглавием и на основании этих источников составил общие уравнения, которыми решается поставленный вопрос. Сообщил все это Сергееву, но он решил диссертации не представлять, а идти в заграничное плавание.

Я представил свою работу И. П. де Коллонгу, он ее одобрил и рекомендовал Морскому сборнику принять ее для напечатания. Это была моя вторая научная работа.

На лето 1885 г. уходило во внутреннее плавание 20 миноносков, почему-то они были снабжены шлюпочными компасами шведского общества, устанавливаемыми на маленьком деревянном кронштейне, прикрепленном к боевой рубке миноноски. На эту рубку они и показывали при всяком курсе, так что девиация их доходила до 180° .

Миноноски стояли в Гребном порту, канал, ведущий в этот порт, был удобен для работы по уничтожению девиации. Так как дефлектора для этих компасов не было, то единственным применимым методом был метод Эри, причем сперва, прикрепляя к рубке добавочный магнит, надо было довести девиацию, примерно, до 45° . Коллонг на эти работы брал меня с собой и поручал мне самостоятельно уничтожать девиацию на одном миноносце, а он делал то же самое на другом. Я не добивался щепетильной точности, а лишь практически необходимой, поэтому, пока Коллонг производил возможно точное

уничтожение девиации на избранном им миноносце, я успевал это сделать на двух.

И. П. де Коллонг брал меня также с собою для уничтожения девиации на больших судах, причем он применял свою знаменитую задачу об определении коэффициентов девиации по девиациям и силам, измеренным на трех курсах. Задача эта и ее графическое и аналитическое решение изложены в моей статье „Основания теории девиации компаса“, изданной Академией Наук в 1940 г. и удостоенной Сталинской премии.

Работая под руководством И. П. де Коллонга, я не только усвоил теорию девиации компаса и практику ее уничтожения, но я усвоил и практические приемы производства численных вычислений, как-то: расположение их по столбцам, складывание двух рядом стоящих логарифмов от левой руки к правой, выписывая сумму сразу, а не цифру за цифрой, пользование клочком бумаги, на котором вписывается логарифм, который надо придавать к ряду других и пр., чему научаешься при „показе“, а не при „рассказе“, как во всяком практическом деле.

Весною 1885 г. я был переведен в 4-й флотский экипаж, расположенный в Кронштадте, осенью я поступил на краткие курсы минного дела, которые нам читал Э. Н. Щенснович и И. Ф. Бострем. Эти курсы я окончил в декабре того же 1885 г.

Служба в эмеритальной кассе Морского ведомства

И. П. де Коллонг с 1865 г. вел вычислительную работу по проверке средств и обязательств эмеритальной кассы Морского ведомства, основанной в 1856 г. после Крымской войны и начавшей выдачу пенсий с 1859 г.

В 1885 г. был введен так называемый закон о морском цензе, и последовало непредвиденное при расчете кассы массовое увольнение офицеров и притом в высоких чинах.

Была образована комиссия по перевычислению кассы. Все вычисления должны были производиться по указаниям и под руководством И. П. де Коллонга, тогда в декабре 1885 г. он предложил мне войти в состав этой комиссии, заняв место младшего делопроизводителя эмеритальной кассы, и вместе с тем вести с ним вычисления во вторую руку, так как он привык к моей работе.

Его ходатайство было уважено, и 1 января 1886 г. я был назначен в эмеритальную кассу младшим делопроизводителем VIII класса с окладом 125 руб. в месяц, вместо мичманских 57 рублей, и, само собою разумеется, местопребывание мое в Петербурге. Заведующим кассою был тайный советник М. А. Пешуров, кроме того, было три делопроизводителя и два писца. Пишущих машинок тогда еще не было — все бумаги писались от руки.

Эмеритальные кассы по характеру своей деятельности тесно примыкают к страховым предприятиям по страхованию жизни. На русском языке, кроме трудов комиссий по учреждению и пересмотру оборотов эмеритальных касс, не могущих считаться руководствами, я не встречал, и я сперва изучил соответствующую главу в книге Н. Laurent „Theorie des probabilités“, а затем купил двухтомное сочинение Dormoy „Traité d'assurance sur la vie“, в котором и изучил отделы по интересующему меня вопросу.

В эмеритальной кассе я пробыл до сентября 1887 г. и хорошо изучил расчеты подобного рода учреждений. Меня сменил тогда тоже мичман В. М. Сухомель, только что вернувшийся из заграничного плавания. Он быстро усвоил расчеты эмеритальных касс. В то время многие государственные, а также финансовые учреждения основывали эмеритальные кассы и обращались к И. П. де Коллонгу, который отсылал к нам обращавшихся к нему по этому делу, так что мы до 1912 г. имели почти ежегодно хороший заработок, будучи тогда уже оба в генеральских чинах.

ГЛАВА VII

КОРАБЛЕСТРОИТЕЛЬНЫЙ СТАЖ НА ФРАНКО-РУССКОМ ЗАВОДЕ. МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

И. П. де Коллонг по отношению к девиации компасов был истинный фанатик, про него на флоте говорили: Коллонг считает, „что корабли строятся для того, чтобы было на чем устанавливать компасы и уничтожать их девиацию“, но даже элементарное ознакомление с теорией корабля показало мне, что эта наука и кораблестроение вообще представляют обширное поле для применения математики, и я решил поступить в Морскую академию на кораблестроительное отделение.

Для морского офицера, чтобы быть допущенным к экзамену, требовался годичный стаж пребывания на одном из кораблестроительных заводов.

Мое прошение было уважено, и я был назначен на Франко-русский завод, на котором в то время производилась постройка эскадренного броненосца „Николай I“.

Пребывание мое на этом заводе сблизило меня с инженером, заведующим верфью, Петром Акиндиновичем Титовым, памяти которого посвящена моя статья, помещенная в Морском сборнике под заглавием „Корабельный инженер-самоучка“; эта статья и приводится здесь целиком.

В 1894 году внезапно скончался один из самых замечательных русских корабельных инженеров — Петр Акиндинович Титов, памяти которого я и хочу посвятить эти строки.

Отец Петра Акиндиновича был родом рязанский крестьянин и служил машинистом на пароходах Петрозаводской линии. Когда сыну минуло 12 лет, он стал брать его на лето к себе на пароход подручным в машину, а на зиму посылал на работу на Кронштадтский пароходный завод; с 16-летнего возраста он определил его рабочим в корабельную мастерскую Невского завода. Из корабельной мастерской Петра Акиндиновича назначили на плаз подручным, с плаза — в заводскую чертежную, а из чертежной — сперва плазовым мастером, а потом помощником корабельного мастера, которым тогда был памятный старым инженерам англичанин Бейн. В те годы к Невскому заводу относилась и Охтенская адмиралтейская верфь, на которой в то время строился полуброненосный фрегат „Генерал-адмирал“. Постройка его еще не была доведена до конца, как Бейн умер, и мастером был назначен молодой тогда П. А. Титов. После „Генерал-адмирала“ на том же заводе Титовым были построены клипера „Разбойник“ и „Вестник“.

В 1881 г. Военно-инженерное ведомство решило построить сразу пятьдесят малых подводных лодок системы Джевецкого, приводимых в движение ножным приводом, на котором работало два человека из числа трех, составлявших экипаж лодки. Постройка должна была вестись совершенно секретно на специальном небольшом заводе, производившем сборку; изготовление же отдельных частей было поручено разным заводам.

Корпус лодки состоял из трех выгнутых железных листов довольно хитрой формы. Листы эти были вычерчены в различном масштабе и розданы для изготовления трем разным заводам, в том числе и Невскому. Два из этих заводов, побившись над этим делом и перепортив немалое количество материала, передали затем свой заказ Невскому заводу, и таким образом работа оказалась сосредоточенной в руках Титова. Пегр Акиндинович любил об этом вспоминать.

— Поступили к нам заказы от разных заводов на листы, выкроенные какими-то ускорниками вроде тех, что получают, когда с апельсина корку звездочкой снимать, и все вычерчены в разных масштабах, к тому же один в футовой мере, другие в метрической, и надо их не только выкроить, но и выколотить по чертежу. Думаю, неспроста это, хоть и с разных заводов. Вычертил я их все три в одном масштабе и посмотрел, что будет, если их все вместе сложить. Получился как бы большой американский орех. Тогда, ясное дело согласовал я у них пазы, сделал накрой, как следует, выко-

лотил три листа и сложил вместе. Приезжает Джевецкий, с ним — француз, потом мой приятель Гарут, — как взглянули, так и ахнули: „Ведь это секрет!“ — „Какой там, — говорю, — секрет, давайте лучше я вам в ваших листах и дыры проколю, а то придется на месте трещоткой сверлить — никогда не кончите“. Так и сделал я им эти листы, а потом их Гарут на своем заводе клепывал.

Кажется, в 1882 г. Охтенская верфь была закрыта. Завод Берда купило вновь основанное Франко-русское общество, которое также получило в безвозмездное „арендное пользование“ Галерный островок с бывшими на нем элингami и мастерскими. При этом обществу были заказаны по высокой цене крейсера „Витязь“ и „Рында“.

Первым директором образовавшихся Франко-русских заводов был француз, инженер Павел Карлович Дюбюи, родственник молодой красавицы-француженки Марии Ивановны, на которой незадолго перед тем женился морской министр, адмирал И. А. Шестаков.

Стал Дюбюи искать корабельного инженера, которому бы он мог вверить верфь Галерного островка и постройку крейсеров. Обратился он к своему товарищу по Парижскому инженерному училищу Джевецкому, и тот рекомендовал ему П. А. Титова. Таким образом, Петр Акиндинович стал главным инженером и управляющим верфью Галерного островка, хотя, обладая редкой практической опытностью по всем частям кораблестроения, он не имел диплома даже сельской школы.

„Рында“ и „Витязь“ были наши первые суда, построенные не из железа, а из судостроительной стали, и Петру Акиндиновичу пришлось самому выработать все приемы предосторожности при ее обработке, в особенности горячей, которой в то время, при острых обводах, при вварных бимсовых кницах, при множестве разного рода угольников, было особенно много.

При спуске „Витязь“, по вине заведующего землечерпанием в Петербургском порту, потерпел серьезную аварию. Элинг, в котором „Витязь“ строился, пустовал 17 лет, и перед ним из правого устья Фонтанки (теперь запруженного) нанесло мель. Для устройства подводного спускового фундамента между дамбами была сделана перемычка, которую разобрали перед спуском, выдернув шпунтовые сваи краном, причем глину, забитую между ними, было решено убрать землечерпалкой, углубив вместе с тем и канал, составлявший продолжение канала между дамбами. Вот эта работа и была выполнена петербургским портом недостаточно внимательно, так что при спуске „Витязь“ пробороздил кормой по грунту, шкалы (задержники) у руля обломились, руль положился на борт и выворотил петли, отлитые вместе с ахтерштевнем.

Предстояла тяжелая и сложная работа по замене ахтерштевня новым, и тут-то и проявилась вся опытность и находчивость Петра Акиндиновича. Он построил деревянный кесон по кормовым обводам „Витязя“, подвел его под корму, выкачал воду и за зиму, не вводя судна в док, сменил ему ахтерштевень.

Через 20 лет подобную же работу произвели в Порт-Артуре П. Ф. Вешкурцев и Н. Н. Кутейников, исправив повреждения, причиненные взрывом мин броненосцам „Ретвизан“ и „Цесаревич“ и крейсера „Паллада“.

По окончании постройки „Рынды“ и „Витязя“ Франко-русский завод получил заказ на постройку броненосца „Император Николай I“.

Здесь Петр Акиндинович ввел целый ряд оригинальных приемов работы, важнейшим и самым смелым из которых была постройка корабля без рыбин; вместо последних, ему служили днищевые и палубные стрингера. Заводу это давало несколько тысяч экономии на лесе и рабочей силе, но зато требовало от Петра Акиндиновича необыкновенной энергии и труда: всю разбивку стрингеров и растяжку их на плазе с разметкой центров дыр он исполнял сам, своими руками, после шабаша и ночью, так как в рабочее время он всецело был поглощен текущей работой. Помощников инженеров у него не было.

Я хорошо помню это время. В июле 1887 г. я был командирован перед поступлением в академию на практику по кораблестроительным работам на Франко-русский завод. Облечившись в полную парадную форму, я явился к наблюдающему за постройкой старшему судостроителю Н. Е. Кутейникову, познакомился с моими будущими сотоварищами, его помощниками, корабельными инженерами Е. А. Введенским, Н. И. Хомяковым и Н. И. Боковым, а затем пошел представиться управляющему верфью. Меня радушно принял сидевший за письменным столом, в маленьком, площадью не более 6 кв. метров, кабинете, могучий русский богатырь, с которого Васнецов смело мог бы писать Илью-Муромца. Выслушав, что мне надо, он сказал, что все, что есть на заводе, для меня всегда открыто и что чем большему я научусь, тем радостнее ему будет. Это был Петр Акиндинович Титов. Вскоре мы с ним, несмотря на разницу лет (он был старше меня на 20 лет), сошлись, а затем и подружились.

При постройке „Николая I“ Петр Акиндинович применил и целый ряд детальных усовершенствований в производстве работ, которые вели к большей их точности и тщательности, не только не повышая стоимости, но даже снижая ее. Как пример, укажу на разметку и затем проколку дыр. Дыры на листах размечались по рейке с плаза, и намеченные центры их сперва прокернивались, как обыкновенно, кернером, по которому разметчик ударял ручником; получался конический

кери диаметром около 2 мм. После этого проходили вторым кернером или бородком, по которому молотобоец ударял тяжелой кувалдой; получался конический же керн, но диаметром около 6 мм и глубиной около 4 мм.

Штемпель дыропробивного прессы оканчивался не просто кругом, как обыкновенно, а в середине этого круга возвышался конус высотой около 5 мм при диаметре около 7 мм. Благодаря этому прокалывание дыр происходило следующим образом. Штемпель, спускаясь, прежде чем нажать лист, касался производящей своего конуса, конуса прокерненного на листе, и сам собой продвигал лист так, что оси обоих конусов совпадали. Лист получался абсолютно центрованным, а дыра — правильно пробитой.

Другой, также по виду мелочью, значительно ускорявшей и уточнявшей работу, была зенковка дыр. Надо помнить, что 50 лет назад пневматики не было, электрическое освещение было в зародыше (четыре свечи Яблочкова — больше для курьеза, чем для света, на весь элинг), о газовой резке никто и не помышлял. Если надо было сверлить или зенковать дыру на месте, то это делалось вручную трещоткой, ибо других средств не было. Отсюда, естественно, возникала забота — все дыры раззенковать на станке. Петр Акиндинович и тут ввел крайне простое приспособление — зенковку с направляющим стержнем и заплечиком. Рабочий, зенкуя, просто нажимал рычаг, пока заплечик зенковки не упрется в поверхность листа. Очевидно, что таким образом работа шла быстро, не требуя со стороны рабочего напряженного внимания, и все дыры потом получались абсолютно одинаковыми и назначенного размера.

Плотность клепки сильно зависит от правильного держания и достаточного веса поддержки. На эту сторону Петр Акиндинович обращал особенное внимание, и у него был целый ряд весьма остроумных и простых приспособлений, чтобы обеспечить правильное держание тяжелой поддержки, не вызывая излишнего утомления рабочего. Чеканка в то время, само собой разумеется, производилась в ручную, и здесь Титовым также были выработаны свои приемы работы.

Среди рабочих Петр Акиндинович пользовался безграничным уважением и авторитетом, ибо рабочие видели в нем своего человека, который каждую работу знал и умел выполнять в совершенстве. И, действительно, часто можно было видеть, как Титов подходил к молодому, еще неопытному рабочему, брал у него, например, ручник и зубило и показывал, как надо, обрубая кромку листа, держать зубило, как бить ручником и прочее. При этом стружка у него завивалась как бы сама собой, и старики-рабочие любовались его работой.

В то время не существовало еще и светокопировки. Подлинные чертежи, представлявшие на утверждение министру или иным высоким начальникам, исполнялись на бумаге в тушь

и раскрашивались; копии снимались на коленкор и также раскрашивались. Поэтому на общих чертежах, поступавших на завод из Морского технического комитета, для руководства при постройке, с гораздо большей тщательностью разделялись пуговицы на креслах адмиральской каюты или узор ее ковра, нежели существенные детали судна.

Все рабочие и исполнительные чертежи разрабатывались самим заводом, и вот тут все дивились на Петра Акиндиновича. Вся кораблестроительная чертежная занимала комнату, примерно, в 30 кв. метров, в которой помещалось семь чертежных столов; из них один был занят заведующим чертежной, инженер-технологом А. М. Карницким, на двух других работали старшие чертежники — Надточеев и Михайлов, а на остальных — четыре молодых чертежника-копииста. Для всякой детали, для всякого устройства, даже таких крупных, как штевни, рулевая рама, кронштейны для валов и пр., Петр Акиндинович давал набросанный им самим эскиз с размерами. Чертил он от руки на обыкновенной графленой в клетку бумаге, всегда пером и с необыкновенной быстротой. Передавая чертеж Надточееву или Михайлову, он изредка подходил к ним, чтобы поправить какую-либо мелочь или указать подробность.

Верность его глаза была поразительная. Назначая, например, размеры отдельных частей якорного или буксирного устройства, или шлюп-балок, или подкреплений под орудия, он никогда не заглядывал ни в какие справочники, стоявшие на полке в его кабинете, и, само собой разумеется, не делал, да и не умел делать никаких расчетов. Н. Е. Кутейников, бывший в то время самым образованным корабельным инженером в нашем флоте, часто пытался проверять расчетами размеры, назначенные Титовым, но вскоре убедился, что это напрасный труд, — расчет лишь подтверждал то, что Титов назначил на-глаз.

Эти расчеты Н. Е. Кутейников поручал исполнять своим помощникам. Еще будучи в Морском училище, я самостоятельно изучил примерно университетский курс высшего анализа; после выпуска я три года работал по девиации компасов и по разным другим вопросам, требовавшим приложения математики (как помощник И. П. де Коллонга и под его руководством). Н. Е. Кутейников вскоре заметил, что я гораздо свободнее владею математикой, нежели его помощники инженеры, и поэтому более сложные расчеты стал поручать мне. Заметил это и Титов и иногда, подзывая меня, говорил: „Зайди-ка, мичман, ко мне, подсчитай-ка мне одну штучку“.

В 1888 г. я поступил в Морскую академию, в 1890 г. окончил в ней курс и был сразу назначен руководителем практических занятий слушателей по математике; вскоре, ввиду болезни, а затем длительной командировки А. А. Грехнева, мне было поручено чтение курса теории корабля. В это время на

Франко-русском заводе (завод им. Марти) строился броненосец „Наварин“, и я частенько забегал на Галерный островок проведать Петра Акиндиновича и увидеть что-нибудь новенькое.

Как-то раз он мне и говорит: „Хоть ты теперь и профессор, да и чин у тебя другой, а я все тебя мичманом буду звать. Так вот, мичман, вижу я, ты по цифирному делу мастак. Обучи ты меня этой цифири, сколько ее для моего дела нужно, — только никому не говори, а то еще меня засмеют“.

И стали мы с Петром Акиндиновичем по вечерам каждую среду и субботу заниматься математикой, начав с элементарной алгебры. Нечего говорить, что я редко встречал столь способного ученика и никогда не встречал столь усердного. Петр Акиндинович быстро увидел, что алгебра есть основной математический инструмент, и решил, что им надо научиться владеть быстро, уверенно и безошибочно. И вот, возвратившись с завода, он садился за задачник Бычкова и до поздней ночи решал задачу за задачей, чтобы „руку набить“.

Так мы в два года прошли элементарную алгебру, тригонометрию, начало аналитической геометрии, начало дифференциального и интегрального исчисления, основания статики, основания учения о сопротивлении материалов и начало теории корабля. Титову было тогда 48 — 49 лет.

Особенно радовался Петр Акиндинович после того, как он усвоил тригонометрию, вычисление по логарифмам и пользование логарифмической линейкой, что тогда тоже было как бы редкостью.

В то время когда мы, наконец, дошли до сопротивления материалов и расчетов балок, стоек и пр. как-раз заканчивалась постройка „Наварина“, и не раз Петр Акиндинович говорил мне: „Ну-ка, мичман, давай считать какую-нибудь стрелу или шлюпбалку“. По окончании расчета он открывал ящик своего письменного стола, вынимал эскиз и говорил: „Да, мичман, твои формулы верные: видишь, я размеры назначил на-глаз — сходятся“.

Лишь восемнадцать лет спустя, занимая самую высокую должность по кораблестроению, я оценил истинное значение этих слов Титова. Настоящий инженер должен верить своему глазу больше, чем любой формуле; он должен помнить слова натуралиста и философа Гексли: „Математика, подобно жернову, перемалывает то, что под него засыпают“, — и вот на эту-то засыпку прежде всего инженер и должен смотреть.

Кажется, в 1891 г. приехал в Петербург председатель правления Общества франко-русских заводов, старик француз, бывший много лет директором кораблестроения французского флота, член Парижской академии наук, знаменитый инженер де Бюсси. Само собой разумеется, что он посетил постройку „Наварина“.

П. К. Дюбюи хотел его быстренько провести по построй-

ке и увести на какой-то званый завтрак. Но не тут-то было. Старик сразу заметил, что постройка ведется не рутинными, а оригинальными способами, быстро свел Дюбюи на роль простого переводчика и стал вникать во все детали, расспрашивая Титова. Он забыл и про завтрак, облазил весь корабль, проведя на постройке часа четыре. Расставаясь, он взял Титова за руку и, не выпуская ее, сказал при всех Дюбюи: „Переведите вашему инженеру мои слова: „Я 48 лет строил суда французского флота, я бывал на верфях всего мира, но нигде я столь многому не научился, как на этой постройке“. Титов был растроган почти до слез, — зато вечером и было же у него приятелям угощение.

Кажется, в 1892 или 1893 г. Морское министерство организовало конкурс на составление проекта броненосца по объявленным заданиям, причем были назначены две довольно крупные премии.

На конкурс было представлено много проектов, и по рассмотрении их техническим комитетом были признаны: заслуживающим первой премии проект под девизом „Непобедимый“ и второй премии — проект под девизом „Кремль“.

Вскрывают конверт с девизом и читают: „Составитель проекта под девизом „Непобедимый“ — инженер Франко-русского завода Петр Акиндинович Титов“, затем читают: „составитель проекта под девизом „Кремль“ — инженер Франко-русского завода Петр Акиндинович Титов.

Произошла немая сцена, более картинная, нежели заключительная сцена в „Ревизоре“, ибо многие члены комитета относились к Титову свысока и говорили про него: „Да он для вразумительности слово инженер пишет с двумя ятями“. И вдруг такой пассаж: два его проекта, оригинальных, отлично разработанных, превосходно вычерченных и снабженных всеми требуемыми расчетами, получают обе высшие премии.

От получения премий Петр Акиндинович отказался, передав их, кажется, в пользу Морского инженерного училища.

Но не суждено было Петру Акиндиновичу построить ни „Непобедимого“, ни „Кремля“ — в ночь с 15 на 16 августа 1894 г. он внезапно скончался в возрасте 51 года, в полном расцвете сил и таланта.

ГЛАВА VIII

СТЕПАН КАРЛОВИЧ ДЖЕВЕЦКИЙ

Я упомянул в предыдущем очерке фамилию С. К. Джевецкий, это был талантливейший инженер-изобретатель, с которым я был дружен с 1886 г. по день его смерти в апреле 1938 г., т. е. 52 года, знал же я его с ноября 1878 г., т. е. почти 60 лет.

В ноябре 1878 г., в возрасте 15 лет, будучи воспитанником Морского училища, прочел я в газетах, что в IV (военно-морском) отделе Русского технического общества инженер Карышев будет делать доклад о подводном плавании и своем проекте подводной лодки. День был субботний, т. е. вечер у меня свободный, и я решил идти прослушать этот доклад, справедливо считая, что мундир Морского училища откроет мне доступ.

Входной платы, как с не члена общества, с меня не взяли и предложили мне подождать начало заседания в библиотеке, где на громадном столе было разложено более сотни всевозможных иностранных технических журналов.

Вошел в зал библиотеки, вижу — сидит знаменитый полный адмирал, генерал-адъютант, георгиевский кавалер Григорий Иванович Бутаков.

— Ваше высокопревосходительство, разрешите остаться.

— Конечно, оставайтесь. Английский язык знаете?

— Так точно, ваше высокопревосходительство, знаю, учился ему еще до поступления в Морское училище.

— Вон, видите, лежит в зеленой обложке журнал „Engineering“, садитесь и прочтите в нем статью о строящейся в Англии императорской яхте „Ливадия“.

Я сел и последовал совету адмирала, а так как заседание началось минут через 40, то я успел прочесть указанную статью целиком раньше начала заседания.

Адмирал, заметив, что я статью прочел, подзывает меня и спрашивает, „что вы об этом думаете?“.

— Я жил одно время в Севастополе, мои родители были знакомы с лейтенантом Кузиным, который плавал на поповке „Новгород“¹, он при мне рассказывал моему отцу, что даже при сильной волне поповку не качает, а волна перекачивает-

¹ Лейтенант Кузин, примерно, через три года погиб на этой поповке от взрыва мины, нарочно произведенного минером; его сын был тогда принят в Морское училище без экзамена.

ся по палубе. Думаю, что и яхту „Ливадия“ качать не будет, что и требуется.

— Ваша фамилия?

— Крылов, ваше высокопревосходительство.

— Вишь, какой молодец.

— Рад стараться, ваше высокопревосходительство.

Это ласковое обращение знаменитого адмирала мне целиком врезалось в память.

Адмирал Григорий Иванович Бутаков скончался летом 1882 г. Я иногда заходил на интересные доклады в Техническое общество и всякий раз заставлял адмирала в библиотеке, он запомнил мою фамилию, здоровался: „Здравствуйте, Крылов, прочтите в таком-то журнале такую-то статью — очень интересная“. Вообще адмирал Г. И. Бутаков пользовался во флоте особенным уважением и огромной популярностью.

Адмирал Бутаков командовал броненосною эскадрою Балтийского моря около 15 лет, по справедливости считался учителем флота, и всякий, кому приходилось плавать в его эскадере, гордился этим.

Доклад Карышева был изложен блестяще, мне все было совершенно понятно и казалось удобоисполнимым. Но затем в 1905 г. я состоял в экспертной комиссии Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования вместе с корабельным инженером И. Г. Бубновым и капитаном 2-го ранга М. Н. Беклемишевым, по проекту которых была построена подводная лодка „Дельфин“, проходившая в то время приемные испытания.

Карышев вновь представил проект, составленный им 27 лет назад и казавшийся мне столь интересным, когда мне было 15 лет. Теперь мне было 42 года, я имел серьезный теоретический и практический опыт, и наша комиссия признала полную практическую непригодность проекта Карышева и необоснованную фантастичность как этого, так и многих других его предложений.

Однако вернусь к заседанию Технического общества в 1878 г. После доклада были прения; выступил живой, небольшого роста, молодой человек, быстро начертивший на доске продольный разрез подводной лодки с винтовым двигателем, приводимым во вращение ногами единственного человека, составлявшего весь экипаж лодки, и рассказал, что эта лодка им построена, он на ней плавал по одесской гавани и по одесскому рейду и в присутствии главного командира Черноморского флота адмирала Аркаса взорвал специальной миной поставленную на якоря баржу.

Это был инженер Степан Карлович Джевецкий. Я его встречал затем много раз в Техническом обществе, но знаком с ним не был.

В январе 1886 г. в залах так называемого Соляного город-

ка Техническим обществом была устроена „Первая электротехническая выставка“. На этой выставке участвовало и Главное гидрографическое управление, выставив последний образец компаса де Коллонга с новым дефлектором и девиационными приборами; мне было поручено присутствовать по вечерам при этих экспонатах и давать объяснения.

На выставке участвовала также Парижская фирма Breguet, в числе экспонатов которой особенно выделялись по тщательности исполнения и чистоте отделки два прибора, изобретенные адмиралом французского флота Фурнье — дромоскоп и дефлектор, относившиеся к компасному делу. Эти приборы привлекли внимание управляющего Морским министерством адмирала И. А. Шестакова, и Главным гидрографическим управлением было поручено исследовать эти приборы, для чего и была назначена комиссия под председательством И. П. де Коллонга, взявшего себе в помощь лейтенанта Н. М. Яковлева и меня. Оказалось, что дромоскоп воспроизводит не точную, а приближенную формулу девиации и для решения обратной задачи, т. е. определения возмущающих сил по наблюдениям девиации и силы, непригоден, ибо дает значительные ошибки.

Дефлектор Фурнье был предназначен для измерения только горизонтальных сил и был основан на правильном принципе, но в его устройстве было случайно сделано крупное упущение, требовавшее устранения, кроме того, прибор не был уравновешен, но и после этих переделок дефлектор Фурнье во всех отношениях уступал бы дефлектору де Коллонга.

Что касается дромоскопа, то в Главном гидрографическом управлении был один экземпляр дромоскопа Паугера, воспроизводивший точную формулу девиации, дававший точное решение только прямой задачи, т. е. вычисления девиации по известным ее коэффициентам (возмущающим силам).

И. П. де Коллонг поручил мне составить описание приборов Фурнье, их точную, а не приближенную теорию, изложить произведенное исследование и результаты его. Эта работа была затем напечатана в Морском сборнике.

В мае выставка заканчивалась, была образована комиссия экспертов Технического общества, а так как приборы Коллонга были вне конкурса, то и я был включен в эту комиссию. Вошел в нее и Джевецкий, здесь мы и познакомились; хотя Джевецкий был старше меня на 20 лет, наше знакомство, перейдя затем в дружбу, продолжалось 52 года.

После моего доклада в экспертной комиссии о произведенном исследовании приборов Фурнье, Джевецкий заявил, что им еще в 1873 г. после всемирной выставки в Вене, был построен по заказу Морского ведомства „автоматический прокладчик“ и в него как необходимый элемент включен дромоскоп, автоматически исправляющий показания компаса,

что в 1876 г. этот прибор был отправлен на всемирную выставку в Филадельфию (США); где он теперь находится — ему, Джевецкому, неизвестно.

Я доложил об этом начальнику Главного гидрографического управления, а также о проявленном адмиралом Шестаковым интересе к такого рода прибору. Мне немедленно было оказано полное содействие, и на основании документов установлено, что прибор Джевецкого сдан на хранение в Морской музей, здесь я его и нашел упакованным в ящики, стоящие в недоступном для публики отделении музея. Мне было поручено эти ящики распаковать и собрать прибор. Оказалось, что этот весьма сложный аппарат, работы знаменитого Брауера, вполне исправен, лишь утерян несколько второстепенных частей, вскоре восстановленных Петербургским отделением фирмы Брега. В состав прибора действительно входил дромоскоп, воспроизводящий точную формулу девиации.

Кроме Джевецкого, я тогда же познакомился с инженером Дюфлоном, представителем фирмы Брега, весьма симпатичным швейцарцем, приятелем Джевецкого.

Джевецкий пригласил меня бывать у него запросто по вечерам и иногда приглашал позавтракать вместе с Дюфлоном. Занимал Джевецкий роскошную квартиру в д. 6 по Адмиралтейской набережной, совершенно своеобразно меблированную. По вечерам обычными гостями Джевецкого были: братья Павел и Петр Соломоновичи Мартыновы, Дюфлон, ботаник профессор Пуаро, иногда заходил живший в том же доме К. Е. Маковский и кавалергард, претендент на сербский престол кн. Карагеоргиевич, ранее служивший во французском иностранном легионе, в который принимали всякого годного к военной службе, не спрашивая никаких документов о личности, а довольствуясь тем „*nom de guerre*“, под которым поступающий желал числиться.

Разговоры шли по преимуществу на научные или на технические темы, не касаясь ни карт, ни городских слухов, ни сплетен.

Не раз заходила речь о полете аэропланов, автором впоследствии оправдавшейся теории которого был Джевецкий, в этом смысле являющийся *дедушкой современных самолетов*.

Джевецкий изложил свою теорию в обстоятельном докладе Техническому обществу, прочтенном в апреле 1884 г. и напечатанном в записках общества под заглавием: „Аэропланы в природе, опыт теории полета“. Он был удивлен, когда я принес ему номер „Кронштадтского вестника“, где было кратко, вполне ясно и точно приведено содержание доклада и сформулированы в виде теорем основные выводы. Еще более его удивило, когда я сказал, что эта статья была написана мною, тогда гардемаринном, а потому и помещена без подписи.

Зашла как-то речь о воздушном змее, Джевецкий выразил

пожелание иметь полную теорию змея с учетом давления ветра не только на самый змей, но и на нить, ибо при длине нити около 1000 м и более этою силою нельзя пренебрегать по сравнению с давлением ветра на самый змей. Он сам пытался составить такую теорию, но встретил ряд математических затруднений, в особенности в интегрировании уравнений, к которым задача приводится.

Дня через три или четыре я принес ему решение этой задачи как точное при простейшем предположении о постоянстве силы ветра по всей высоте, а также наметку приближенного решения. Изложено это решение было на французском языке.

Подобный этому вопрос имеет место и в морском деле — это о постановке минного заграждения на течении; очевидно, что течение, действуя на мину и на минреп, заставляет мину погружаться более чем на ту глубину, на которую она бы стала при отсутствии течения. Я тогда заведывал Опытовым бассейном, главный инспектор минного дела контр-адмирал Лощинский и предложил мне решить этот вопрос. Мое решение было помещено в Записках по минному делу за 1907 г. и имело чисто теоретический характер. Дальше я этим вопросом не занимался. Много лет спустя я случайно нашел, что совершенно подобное решение было дано профессором Казанского университета А. Поповым и помещено в Записках Академии Наук в конце 60-х годов.

Из рассказов самого Джевецкого, его друзей и проживавшего в Москве заводчика Гужона я узнал некоторые характерные подробности о юности и молодых годах жизни Джевецкого. Его родители были знатные, древнего рода поляки, владевшие большими поместьями в Волынской губернии, обширным, спускавшимся в Одессе у Малого фонтана к самому морю участком земли, с роскошной на нем дачей и фруктовым садом, домами в Варшаве и пр. Родители его большей частью жили в Париже, где он и воспитывался на дому. Для завершения образования в одном из высших учебных заведений надо было иметь звание „бакалавра“, соответствующего нашему аттестату зрелости.

Для подготовки к экзаменам на это звание его поместили в один из лучших лицеев Парижа (Lycée St Barbe), содержащий иезуитами, но чисто гражданский, а не семинарско-духовный, в старший класс.

Гужон и Дюфлон уверяли, что, будучи в лицее, он был зачинщиком всякого рода шалостей, устраиваемых учениками отцам иезуитам; этого Джевецкий не отрицал, но не сознавался в том, что, когда он попадался, то отцы иезуиты его пороли или лупили батогами жесточайшим образом. Я, вспоминая много позднейшую систему Ж. Руа, больше придавал веры словам Гужона, нежели отрицаниям Джевецкого.

Экзамен на бакалавра производился профессорами универ-

ситета в большом университетском зале, причем профессора сидели в ряд за длинным столом, и кандидат, ответив одному профессору и получив его отметку в аттестате, переходил к следующему. Если какой-либо ответ был неудовлетворительный, то экзамен этому кандидату прекращался и он аттестата не получал, если же он у всех выдерживал, то последний экзаминатор вписывал свою отметку, скреплял ее своею подписью и выдавал аттестат. Это была своего рода „конвейерная система“, упрощавшая и ускорявшая экзаменационную процедуру, на которую в Париже тогда являлось 2500 — 3000 кандидатов.

Джевецкий по всем предметам получил высшую отметку 20, случай почти небывалый.

Не успел он предъявить своего аттестата директору лицея, рассчитывая заслужить его похвалу, как директор приказал вызвать родителей Джевецкого и посоветовал им немедленно взять их сына из лицея, мотивируя это требование тем, что их сын Стефан, отличаясь необыкновенными способностями, ничего весь год не делал, а выдержал первым, этим он может оказать вредное влияние на других, такими способностями не одаренных, они захотят ему подражать и вся школа будет испорчена.

— Если бы Стефан экзамена не выдержал или выдержал в числе последних, я бы его оставил на второй год, а так я прошу его взять, иначе я буду вынужден его исключить с соответствующей пометкой в аттестате, что может ему повредить.

Таким образом, С. К. Джевецкий в специально математический класс не попал и поступил в Ecole Centrale des Arts et des Métiers—в Центральное инженерное училище, соответствующее нашему Технологическому институту. В числе его товарищей был Эйфель, впоследствии столь знаменитый как своей башней, так и контрактом, по которому он сумел безгрешно, как это признал суд, получить 33 000 000 франков от Общества Панамского канала. После этого Эйфель стал заниматься аэродинамическими исследованиями и, ценя способности и познания Джевецкого, построил свою, ставшую известной, аэродинамическую лабораторию, дверь в дверь с парижской виллой Джевецкого, зная, что этим он даром получит талантливейшего консультанта и сотрудника.

По окончании Центрального инженерного училища Джевецкий, получая от своих родителей солидное обеспечение, не прожигал жизнь в праздности, а прилагал свои способности к изобретению разного рода механизмов и приборов, на осуществление которых он и тратил значительные средства. Впоследствии мне пришлось работать с ним, и я увидал, что хотя он и брал иногда на свои изобретения патенты, но его интересовала не столько нажива и эксплуатация патентов, сколько сам процесс изобретения, получение изящных кине-

матических комбинаций и преодоление встречающихся трудностей. Лишь перевалив за 55 лет, после того как волынские леса были им вырублены и прожиты, ему пришлось вновь воспользоваться своими изобретениями, как о том сказано ниже.

В указанный же период примером его изобретений служит прибор для черчения конических сечений, параболический регулятор, разного рода кинематические передачи и пр.

В 1873 г. в Вене была всемирная выставка, на этой выставке Джевецкий занял целый стэнд своими приборами. В Вене в то время проживал его весьма богатый дядюшка. Так как венки весьма красивы, то Джевецкий быстро истратил всю полученную от родителей для участия в выставке субсидию. Обратился он к дядюшке, который оказался прижимистым: „Твои изобретения, может быть, и остроумны, но они тебе ничего не дают. Когда ты мне покажешь, что они серьезно оценены и ты получишь солидное положение, то я тебе подарю 20 000 гульденов (около 20 000 рублей по тогдашнему курсу), а до того и крейцера не дам“.

С начала 60-х годов и до восстания 1863 г. брат царя Александра II Константин Николаевич был наместником царства Польского. При нем был целый придворный штат и множество молодых адъютантов, из аристократических фамилий. Джевецкому было тогда 18—20 лет.

Остроумный, изящный, прекрасно образованный, почти француз, вхожий в высшее общество Варшавы, он вел компанию с этими адъютантами и дружил с ними. Приехал великий князь Константин на венскую выставку в сопровождении некоторых из своих адъютантов. Джевецкий возобновил старое знакомство.

При осмотре выставки приятели Джевецкого и привели Константина к стэнду Джевецкого, который умело показал свои изобретения и, кроме того, представил великолепно исполненные чертежи нового его изобретения автоматического прокладчика, который, будучи присоединен к компасу и лагу, чертит на карте путь корабля. Генерал-адмирал Константин заинтересовался проектом: „приезжай в Петербург, я тебя назначаю совещательным членом Технического комитета с окладом 500 рублей в месяц, составь смету, необходимая сумма будет тебе ассигнована—осуществляй свое изобретение“.

В тот же день дядюшке пришлось выложить 20 000 гульденов.

Переехал Джевецкий в Петербург, обратился к знаменитому Брауеру, механику Пулковской обсерватории, имевшему в то время и свою мастерскую на Васильевском Острове близ Горного института. Брауэр и начал осуществлять прибор Джевецкого, забывая о том, что это прибор не астрономический, а навигационный, и что здесь астрономическая точность излишня.

Надо помнить, что в то время не существовало даже простого электромотора, для движения служил мощный часовой механизм, компас же и лаг служили как бы регуляторами, действуя через „следящие системы“, поворачивая на требуемый курс „карточный стол“ диаметром в 8 футов (2,40 м) и перемещая по нем карту пропорционально ходу корабля. Прибор получился весьма громоздкий и сложный. Испытания его на лодке „Отлив“ не были удачны из-за погрешностей лага и должны были быть продолжены после того, как прибор будет возвращен с Филадельфийской выставки.

Но тут весной 1877 г. возникла турецкая война. Джевецкий поступил волонтером во флот, был зачислен на пароход „Веста“, которым командовал капитан 2-го ранга Н. М. Баранов, участвовал в бою „Весты“ 11 июля (ст. ст.) 1877 г. с турецким броненосцем. В этом бою „Веста“ потеряла половину своего личного состава убитыми и ранеными, бой этот был приравнен к бою „Меркурия“. Джевецкий как рядовой был награжден солдатским георгиевским крестом, который он и носил на своем штатском сюртуке в исключительно торжественных случаях.

После боя „Весты“ Джевецкий занялся постройкой своей малой подводной лодки, о которой упомянуто выше. Здесь, по непростительной небрежности вахтенного начальника яхты „Эреклик“, с Джевецким приключился инцидент, едва не стоивший ему жизни.

Маневрируя по Одесской гавани, Джевецкий решил прыгнуть под „Эреклик“. Пристал к трапу, вышел на палубу, спросил у вахтенного начальника, сколько воды под килем, получил ответ, что более 10 футов, а так как наибольшая высота его лодки была 6 футов, то он решил, что под килем яхты он свободно может пройти.

Отошел от борта, занял место на траверзе яхты, опустил свой перископик элементарно простого устройства и пошел, работая ногами. Подошел под „Эреклик“ и застрял — воды под килем не оказалось и пяти футов. Голова сидящего в лодке была в обыкновенном стеклянном колпаке, причем предохранением служил простой крест из 6-миллиметровой железной проволоки. Перед этим колпаком в расстоянии меньше двух футов виднелся фальшкиль „Эреклика“. Джевецкий дал задний ход, сообщив передвижным грузам наибольший возможный дифферент на нос, продвинулся фута на два и опять застрял — рымы (кольца), служащие для подъема лодки из воды задевали за фальшкиль и не пускали лодку назад.

Положение было крайне опасное, запас воздуха был на 20 минут. Джевецкий потом рассказывал, что он перестал работать ногами и, чтобы себя подбодрить и собраться с мыслями, громко сказал: „Voyons, ne perdons pas la tête“ („Ну, не терять головы!“) и решил непрерывно работать на задний ход.

На его счастье прошел мимо буксирный пароход, развел волну. „Эреклик“ несколько качнуло, и подводная лодка вынырнула из-под киля.

Он пристал к трапу, вышел на палубу и пошел к командиру яхты. Командир тотчас же вышел наверх и приказал бросить лот. Оказалось, что под килем не 10 футов, а меньше 5.

Командир стал извиняться, а затем с яростью стал орать на вахтенного начальника и отпускать в „третьем лице“ такие комплименты, которых Джевецкий не слыхивал.

Лодкой Джевецкого заинтересовалось не Морское, а Военно-инженерное ведомство как средством обороны приморских крепостей. Джевецкому было предложено привести свою лодку в Петербург и показать ее инженерному ведомству.

Лодка была одобрена, размеры ее несколько увеличены, так, чтобы в ней, кроме командира, помещалось еще два человека в качестве движущей силы, о такой лодке и шла речь в заметке о П. А. Титове.

1 марта 1881 г. Александр II был убит, воцарился Александр III, ему было доложено о лодке Джевецкого. Он пожелал ее видеть, было приказано привести лодку в Гатчино и спустить в отличающееся прозрачностью воды Серебряное озеро и назначен день показа лодки царю. Джевецкий несколько дней бороздил по озеру, изучая царскую пристань и как к ней ловчее пристать. Зная, что Александр III неразлучен с царицей Марией Федоровной, Джевецкий заказал букет самых великолепных орхидей—любимых цветов царицы. Настал день испытаний. Царь и царица сели в шлюпку, на которой и вышли на середину озера, а Джевецкий, пользуясь прозрачностью воды, маневрировал около этой шлюпки, иногда проходя под нею.

Наконец, шлюпка пристала к пристани, царь и царица вышли и остались на пристани. Джевецкий с ловкостью пристал, открыл горловину, вышел на пристань, преклонил колено и подал царице великолепный букет орхидей, сказав: „C'est le tribut de Neptune à Votre Majesté“ („Это дань Нептуна вашему величеству“).

Царица пришла в восторг, рассыпалась в комплиментах; царь оставался очень доволен, благодарил Джевецкого и приказал дежурному генерал-адъютанту рассказать об этих опытах военному министру П. С. Вановскому, чтобы он озабочился возможно спешной постройкой 50 лодок, с уплатой Джевецкому 100000 руб.

Меньше чем через год лодки были построены и приняты инженерным ведомством.

Джевецкий, получив 100000, уехал в Италию, стал скупать царские двери и разные напестолы, т. е. лицевые доски престолов в старинных церквях, разного рода старинную посуду и безделушки, которыми он с таким вкусом отделал

свою квартиру, что К. Е. Маковский не раз удивлялся его искусству.

Кажется, летом 1886 г. Джевецкий поехал в Туркестан, чтобы отвезти диплом почетного члена Технического общества и приветствовать генерала Анненкова с совершенным им „техническим подвигом“ — постройкой Закаспийской железной дороги от Красноводска до Самарканда с громадным мостом через Аму-Дарью в Чарджуе.

На следующее лето он поехал в Египет, поднялся по Нилу до Ассуана, купил голову от мумии какой-то красавицы египтянки, жившей 4500 лет назад, имел по этому поводу бесконечные хлопоты с одесской таможней, не знавшей, под какую статью тарифа „сию часть мертвого тела“ подвести, а затем с одесской полицией, требовавшей разъяснений, откуда он „сию мертвую голову“ получил, и не кроется ли тут убийства.

Как-то летом 1887 г. призывает он меня к себе, показывает эскиз подводной лодки и говорит: „Напишите к этому проекту объявительную записку“. Затем идет к К. Е. Маковскому и просит его нарисовать развевающийся флаг, командира и матросов, что Маковский и исполнил в художественном совершенстве. Это было единственное в проекте, что соответствовало действительности.

„Теперь пишите, как вы умеете, официальным слогом заявление великому князю генерал-адмиралу Алексею Александровичу, что за вознаграждение в 4000 рублей золотом я обязуюсь разработать этот проект подводной лодки и в случае если после постройки испытания ее будут удачные, то Морское министерство уплачивает мне еще 50 000 рублей золотом“.

Джевецкий имел обширное знакомство среди петербургской знати, получил доступ к Алексею и вернулся со следующей резолюцией на проекте: „Нахожу, что проект заслуживает особого внимания Технического комитета, рассмотреть и доложить. Алексей“.

В 1888 г. я поступил в кораблестроительный отдел Морской академии, окончил ее в 1890 г. Джевецкий же уехал в Париж, изобрел минный аппарат, предложил его французскому флоту, добился испытаний и одобрения своего предложения и стал его реализовывать. Раза по три в год мы обменивались письмами, и вот в начале мая 1892 г. получаю телеграмму: „Приеду 12-го через Вержболово. Джевецкий“.

Само собой разумеется, я встретил его на вокзале. — „Зачем и какими судьбами?“ — „Ликвидирую квартиру, переселяюсь на постоянное жительство в Париж, приходите вечером“. — Прихожу. — „Знаете, просто чудеса, встречаю Дикова (главный инспектор минного дела), что же вы не приходите в комитет, вам приготовлен талон на 4000 рублей золотом“. — „За что?“ — „А на разработку проекта подводной лодки, получите ваше заявление, эскиз и приступайте к работе“.

Оказывается, на основании резолюции Алексея пошел

„проект“ по инстанциям, и чем ниже инстанция, тем хвалебнее отзывы, — кто же осмелится не соглашаться с генерал-адмиралом.

— Ведь вы летом свободны, приезжайте в Париж, будете мне помогать в разработке проекта, составите все требуемые расчеты, главным образом по корпусу и теоретическому чертежу. За 3½ месяца работы я вам заплачу 4000 франков.

Я согласился, получил отпуск на вакационное время в Морской академии и, примерно, через неделю был уже в Париже, остановившись на квартире тетки Александры Викторовны, которая со своим сыном В. А. Анри уехала на лето в Бретань, на дешевые морские купанья. Моими расчетами Джевецкий остался вполне доволен, особенно расчетом прочности и конструкции корпуса, и сверх договоренной платы подарил мне великолепное ружье Пёрдэ.

Морской технический комитет все расчеты и чертежи по корпусу, т. е. мою часть работы, одобрил, но сделал ряд возражений по механической части и не согласился с Джевецким иметь для надводного хода лодки паровую машину, ввиду затруднений, представляемых паровым котлом предложенной Джевецким системы, да и всякой другой, при переходе лодки из надводного плавания в подводное. Эта задача оставалась неразрешенной, пока через два или три года не появились достаточно мощные двигатели внутреннего сгорания и затем дизеля.

Джевецкий имел обширное знакомство среди французских корабельных инженеров и ввел меня в этот мир, познакомив с авторами 4-томной „Теории корабля“ Полляром и Дюдебу, тогда выходившей, директором верфи в Лориане Террье и некоторыми другими. За 50 лет, протекших с тех пор, никого из них в живых не осталось.

Ликвидировав свою квартиру в Петербурге и продав с аукционного торга большую часть царских дверей, напестрел и безделушек, за которые я не дал бы и гривенника, с которого начинался торг, он выручил порядочную сумму денег, купил в предместье Парижа Отель, запущенный сад и пустопорожнее место и построил по собственному проекту отличную виллу, в которой и поселился. В этой вилле была специальная комната для меня — *chambre à M-r Kriloff*, на случай моих деловых приездов в Париж или просто погостить.

В 1897 г. Джевецкий придумал особый тип миноносца, названного им водобронным, предложил его Морскому министерству на тех же условиях, как и проект подводной лодки, и опять пригласил меня работать у него в Париже, так что лето 1897 г. я провел у него, поселившись в *chambre à M-r Kriloff*.

Проект был Техническим комитетом принят, но предстояло испытать сам принцип стрельбою из орудий. По договору и заданию, испытание должно было производиться стрельбою

75-миллиметровыми снарядами, снаряженными пироксилином. Эти снаряды почти никакого вреда не приносили. Испытания затянулись на несколько лет. За это время была японская война, после нее было выработано применение, вместо пироксилина, увеличенных зарядов более сильного взрывчатого вещества — тола. В отмену первоначального задания стали испытывать действия 120-миллиметровых снарядов, снаряженных толом; затем перешли на шестидюймовые (152 мм), также снаряженные толом. Хотя водобронный миноносец и эти снаряды выдержал, — все отменили, ибо ход был признан недостаточным, а углубление и погруженная боковая площадь судна столь большими, что по нему можно было действовать торпедами Уайтхеда, и было решено судов этого типа не строить. В общем это дело тянулось более 10 лет.

В 1892 г. был самый разгар дела Дрейфуса. Джевецкого как-то не было дома, а я работал в чертежной. Докладывают мне, что пришел русский, спрашивает хозяина. Оказалось Маврокордато, с которым я встречался у Джевецкого в Петербурге. „Вы читали сегодняшние газеты? Арестован полковник Непгу и заключен в крепость“. — „Поверьте, завтра его не будет“. — „Что вы, ведь здесь не Россия“. — „Вот увидите“. — Не дождавшись Джевецкого, Маврокордато ушел. На следующий день опять приехал. Джевецкий был дома. „Знаете, Крылов мне вчера сказал, что Непгу не будет, вот экстренный выпуск газеты, он покончил самоубийством“. — „Что же тут удивительного, — ответил я, — про него писали, что у него четыре или пять детей мал-мала меньше, что он нежный отец и пр., вдова и дети получают пенсию, ибо он был подследственный, а не осужденный“.

Хорошо обстояло дело с минными аппаратами. Джевецкий систематически менял первоначальный проект, его значительно упростил и усовершенствовал так, что его аппараты были приняты в нашем и во французском флоте и давали ему хороший доход.

Около 1905 г. Джевецкий разработал оригинальную теорию гребных винтов. Для обыкновенных надводных судов гребные винты его системы не представляли особенных выгод и в практику не вошли, но приблизительно с этого времени началось и быстро развивалось строение самолетов, для которых винты системы Джевецкого оказались выгодными и нашли практическое применение, так что Джевецкий одно время, пока винты делались деревянными, основал небольшой завод, где и изготовлялись его винты.

Бывая довольно часто за время от 1909 до 1914 гг. за границей, я всякий раз навещал в Париже Джевецкого. Последний раз я видался с ним за время с 1925—1927 гг., когда я, будучи в длительной заграничной командировке, состоял главнонаблюдающим за постройкой во Франции громадных нефтеналивных судов: „Нефтесиндикат“ и „Советская нефть“.

Несмотря на свои 84 года, Джевецкий обладал вполне ясным умом, занимался кинетической теорией газов, и его сообщения не раз докладывались в Парижской академии наук и печатались в ее „Известиях“ (Comptes Rendus). Долгое время Джевецкий был единственным из участников боя „Весты“, и к этому дню я ему посылал или письмо или приветственную телеграмму.

Скончался Джевецкий в апреле 1938 г., дожив до преклонного возраста — 95 лет. За несколько дней до его смерти Парижской академии наук было доложено последнее его научное сообщение.

ГЛАВА IX

ВОЕННО-МОРСКАЯ АКАДЕМИЯ

В сентябре 1888 г. я был зачислен в число слушателей кораблестроительного отдела Морской академии.

С давних времен при Морском корпусе, подобно тому, как и при некоторых других кадетских корпусах, были „офицерские классы“. В середине 70-х годов эти классы были упразднены, и вместо них учреждена Морская академия.

Морская академия состояла из трех отделов: гидрографического, механического и кораблестроительного. Прием слушателей через два года, по четным годам, по экзамену, при стаже не менее двух лет в офицерских чинах. Комплект: на гидрографическом отделе — 10 человек, на двух остальных — по 5 человек.

Под академию было отведено три аудитории, выходивших окнами на набережную Невы во втором этаже здания Морского училища, и полутемная комната для помощника начальника академии. Начальником академии был по положению начальник Морского училища, в мое время контр-адмирал Д. С. Арсеньев.

Профессорами были: А. Н. Коркин (дифференциальное и интегральное исчисления); Г. А. Тиме (аналитическая геометрия и высшая алгебра на 1-м курсе и аналитическая механика на 2-м); Н. Я. Цингер (астрономия и геодезия на гидрографическом отделе); И. П. де Коллонг (девиация компаса); К. Д. Краевич (физик); И. Б. Шпиндлер (физическая география, океанография, метеорология); И. А. Евневич (прикладная механика и построение машин); А. А. Грехнев (теория корабля); Н. Ф. Лабзин (технология).

Кроме того, руководили практическими занятиями: А. И. Садовский (по физике); И. П. де Коллонг (по математике);

И. А. Вилькицкий (по астрономии); А. А. Экенберг (по проектированию судов).

Лекции были полуторачасовые, по 4 лекции в день. Я поступил в академию, пробыв четыре года на службе, как указано выше, причем все четыре года я занимался научной работой, в сущности еще до поступления в академию самостоятельно изучил математику и теоретическую механику, а также общую физику, даже в большем объеме, нежели проходило в академии, поэтому мне не только было легко следить за читаемыми курсами, но и относиться к ним критически,

Александр Николаевич Коркин. Как на русском, так и на иностранных языках существовало множество курсов дифференциального и интегрального исчислений, но Коркин не придерживался ни одного из них и, можно сказать, не столько читал, как диктовал нам свой совершенно оригинальный курс, отличавшийся особенною точностью определений, краткостью, естественностью и изяществом выводов всех формул, отсутствием той излишней щепетильности и строгости, которая не поясняет для техников, каковыми мы были, а затемняет дело, и которая необходима лишь для математиков, изучающих математику как безукоризненную область логики, а не как орудие для практических приложений.

Г. А. Тиме одновременно преподавал и в Горном институте. В свои лекции он не вносил ничего оригинального, а придерживался почти буквально какого-либо учебника, не указывая какого именно, в особенности читая механику, когда он целиком следовал механике Дюгамеля. Читал он ясно и отчетливо, но все это можно было найти в других учебниках.

Николай Яковлевич Цингер. Хотя астрономия и не входила в число предметов кораблестроительного отдела, но я, когда было возможно, слушал Н. Я. Цингера. Его методика преподавания была совершенно оригинальная: слушателям были розданы великолепно изданные литографированные записки, самим Цингером калиграфическим почерком написанные, с превосходно им самим исполненными чертежами. По очереди каждому из слушателей предлагалось изучить по этим запискам соответствующий параграф, сделать все указанные в нем задачи, подробно вывести все формулы, особенно те, о которых сказано: „отсюда на основании уравнений (i) и (k) получим формулу (p)“. Этот слушатель выходил к доске и читал проработанный им параграф; остальные слушатели должны были также это изучить и сделать все задачи.

Если стоящий у доски в чем-нибудь сбивался или ошибался, то Цингер предлагал кому-нибудь из других исправить или пояснить вывод и т. д.

Он часто предлагал вопросы, и если никто не мог на них ответить, то сам подходил к доске и излагал решение. Этот метод, приложимый к небольшому числу слушателей, вел к

тому, что курс всеми усваивался полностью и постепенно, для слушателей не было надобности спешно готовиться к экзамену в конце года. Ежедневно как бы происходил экзамен по всему пройденному.

Н. Я. Цингер преподавал в Морской академии более 40 лет, скончался в 1920 г., в возрасте свыше 80 лет, оставив после себя превосходные печатные руководства как по сферической, так и по практической астрономии и ряд справедливо считающихся классическими научных работ.

К. Д. Краевич был более известен по своему учебнику физики для гимназий, нежели как профессор.

Морская академия обязана ему отлично оборудованным физическим кабинетом, который он, можно сказать, насильем вынудил у адмирала И. А. Шестакова, зашедшего в бедно обставленный физический кабинет Морского училища, в котором тогда читал свою лекцию Краевич.

— Всем ли вы довольны, г-н профессор?

— Какое доволен, ваше превосходительство, да здесь ни одного опыта показать не на чем, ни одного измерения произвести нельзя, приходится читать то, что немцы зовут *Kreidephysik* — меловую физику и только зря отнимать у слушателей время. Это не курс, а только одна видимость и отбывание номера.

Арсеньев обомлел, видимо, думая, что Краевич сошел с ума, если так говорит министру. Но Шестаков был умный человек: „Что же вам, профессор, надо?“ — „Помещение, вот эту комнату и три с нею смежных и денег“. — „Сколько?“ — „Пятьдесят тысяч одновременно и по пять тысяч ежегодно, ваше превосходительство“. — „Многовато, могу вам дать на этот год 30 000 одновременно и прикажу вносить в смету по пять тысяч, а дальше видно будет.“

Таким образом, благодаря Краевичу, Морская академия получила хороший физический кабинет.

На первом курсе 1888—1889 гг. Краевич читал нам термодинамику. В его лекциях не было того изящества математических выводов, как у Коркина, не было того изумительного умения пользоваться для наглядности геометрическими представлениями, как у Цингера, даже не было того умения производить опыты, чем отличался его ассистент А. И. Садовский, но от него мы услышали впервые фразу геолога Гексли, сказанную Вильяму Томсону: „Математика, подобно жернову, перемалывает то, что под него засыпают, и как, засыпав лебеду, вы не получите пшеничной муки, так, исписав целые страницы формулами, вы не получите истины из ложных предпосылок“.

Вот на эту-то „засыпку“ Краевич и обращал особенное внимание, критически разбирал всякое предположение, всякий опыт и выяснял, какие внесены предпосылки и допущения при истолковании результатов этого опыта. Это составляло

редкую поучительность лекций Краевича, в особенности для техников, многие из которых полагают, что чем вывод формулы сложнее, тем большего доверия она заслуживает, упуская часто из виду те грубые положения и допущения, которые формулой воспроизводятся, — из лебеды нельзя получить пшеничной муки, как ее ни перемалывать.

К сожалению, эти критические замечания Краевича многими слушателями, сравнительно мало подготовленными, опускались из виду. На экзаменах это часто вело к недоразумениям. Так, мне достался вопрос об абсолютной температуре. Я основал свой ответ на том пояснении, которое дает Гирн в своей теории теплоты, что коэффициент расширения α газа может не иметь постоянного значения, а переменное и что закон расширения газов представится гиперболической кривой, имеющей асимптоту, представляемую некоторым уравнением, и что доступная для наших опытов и наблюдений область лежит на этой прямолинейной асимптоте.

Краевич перебил меня словами: „Мне стыдно вас экзаменовать — мы стоим на одной ступени развития“ и поставил 12.

И. А. Евневич был профессором Технологического института; в Морской академии он читал курсы: прикладной механики, теории упругости, общие для кораблестроительного и механического отдела, и отдельный специальный курс построения машин — для механиков; этот курс для корабельных инженеров был не обязательный.

Читал он превосходно, ясно, отчетливо, приводя иногда примеры из действительной практики.

Он был туг на ухо, поэтому на экзаменах прикладывал руку к ушной раковине и подходил к слушателям вплотную, чтобы яснее расслышать ответ.

На этой почве произошел забавный инцидент с лейтенантом З., окончившим курс кораблестроительного отдела в выпуске, предшествовавшем нашему поступлению.

Лейтенант З. был на кораблестроительном отделе, поэтому построение машин было для него необязательным. Едет он как-то в конке близ Лавры в конце Невского. Входит слушатель Морской академии. — „Вы куда?“ — „В академию, на экзамен у Евневича!“ — „Пока мы едем, расскажите мне, что там требуется“. Тот взял экзаменационную программу и рассказал ответ на каждый вопрос.

Вызывает Евневич к доске З., задает ему вопрос, прикладывает руку к уху и, слыша ответ, ушам своим не верит. Задает другой вопрос. То же самое. — Довольно с вас, ваша фамилия? Подходит к списку, чтобы выставить балл и фамилии З. не находит. — Да вы какого отдела? — „Кораблестроительного“. — „Так для вас построение машин не обязательно, вы напрасно пришли на экзамен“. Трудно было сказать, кто был больше сконфужен — добряк И. А. Евневич или brave лейтенант З.

Н. Ф. Лабзин, А. А. Грехнев и А. А. Экенберг. Лабзин читал механическую технологию дерева на 1-м курсе и металлов — на втором. Грехнев читал „Теорию корабля“, Экенберг — проектирование судов. Первый предмет, читаемый Н. Ф. Лабзиным, механическая технология дерева — был устарелый и к практике судостроения относился мало, второй предмет — технология металла — и еще того менее.

Лекции Грехнева и Экенберга требовали отчетливого знания математики и теоретической механики, которыми ни тот, ни другой профессор не обладали, и о их курсах можно лишь умолчать.

А. И. Садовский. В начале второго учебного года К. Д. Краевич заболел и вскоре умер. После него чтение лекций (электричество) принял Александр Иванович Садовский. Читал он превосходно, придерживаясь относительно существа дела критического метода Краевича.

Его искусство как экспериментатора едва ли могло быть превзойдено.

ГЛАВА X

ПРЕПОДАВАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

В ноябре 1890 г. окончились выпускные экзамены и 6 ноября в день праздника Морского училища состоялся выпускной акт Морской академии, нам роздали знаки (который каждый должен был купить сам) и дипломы об окончании курса. Кораблестроительный отдел я окончил первым, имея на всех репетициях, на переходном и выпускном экзаменах по всем предметам полный балл 12.

Конференция академии при обсуждении результатов экзаменов, на основании отзыва профессора А. Н. Коркина, постановила оставить меня при академии, предоставив мне ведение практических занятий по математике на механическом и кораблестроительном факультетах.

Вместе с тем я был зачислен в штат Морского училища отделенным начальником, но пробыл в этой должности меньше одного месяца и был переведен на должность штатного преподавателя.

Произошло это так: иду я по Большому проспекту Васильевского острова, встречаю бывшего командира „Варяга“ контр-адмирала П. И. Ермолаева. Он останавливает меня и спрашивает: — „Где вы сейчас находитесь и что делаете?“ — „Состою отделенным начальником в 4-й роте Морского училища и дежурю по роте“. — „Морское училище просит о на-

значении лейтенанта Г. штатным преподавателем, он в академии не был, ни одного офицерского класса даже не кончил, но он хороший строевой офицер, для него самое подходящее быть отделенным начальником, а вам надо быть преподавателем. Я доложу об этом начальнику штаба". Ближайшим приказом по Морскому ведомству так и было сделано.

Итак, я стал штатным преподавателем Морского училища и доцентом Морской академии.

Учебный год в Морском училище начинался около 15 сентября, к этому времени уроки уже были распределены, расписание составлено. Я оказался преподавателем без уроков, если не считать случайных, заместительских, когда кто-либо заболел.

Чтобы не терять времени, я испросил согласие морского начальства прослушать лекции на III и IV курсах Петербургского университета. Это мне было разрешено, и я стал посещать лекции А. Н. Коркина — Интегрирование дифференциальных уравнений обыкновенных (III курс) и интегрирование дифференциальных уравнений в частных производных (IV курс); Д. К. Бобылева — теоретической механики (III и IV курс); А. А. Маркова — теория вероятностей; Д. А. Граве — приложение анализа к геометрии; И. В. Мещерского — интегрирование уравнений механики (метод Якоби).

Само собою разумеется, что эти курсы, дополняя то, что нам читалось в Морской академии, были для меня весьма полезны, и учебный 1890—1891 г. не пропал для меня даром.

С осени 1891 г. И. П. де Коллонг, ввиду работ по компасному делу в Главном гидрографическом управлении и работ по эмеритальной кассе Морского ведомства, практические занятия по математике передал мне. Кроме того, А. А. Грехнев был назначен заведывать Опытным бассейном, постройка которого была начата, и был командирован более чем на год в Англию, чтобы наблюдать за изготовлением приборов для бассейна, поэтому чтение курса „Теории корабля“ было поручено мне.

В Морском училище мне поручалось в разное время преподавание в общем классе (плоская тригонометрия) и в младшем специальном (сферическая тригонометрия, начертательная геометрия, аналитическая геометрия, дифференциальное и интегральное исчисления).

Я никогда не брал много уроков, так что у меня оставалось достаточно свободного времени для самостоятельных научных занятий, причем я главным образом занимался теорией корабля.

Как уже упомянуто выше, я по мере возможности слушал лекции Н. Я. Цингера по астрономии. Я усвоил общие принципы численных вычислений, развитые еще Гауссом, которые превосходно излагал Цингер и знания которых строго требовал от своих слушателей.

Я вскоре заметил, что во всех справочниках как русских,

так и иностранных рекомендуемые приемы численных вычислений могут служить образцом того, как эти вычисления делать не надо. Приступив в 1892 г. к чтению курса теории корабля (в 1891 г. мне пришлось, главным образом, читать динамику корабля), я предпослал этому курсу основания о приближенных вычислениях вообще, и в приложении к кораблю, в частности, выставляя как принцип, что вычисление должно производиться с той степенью точности, которая необходима для практики, причем всякая неверная цифра составляет ошибку, а всякая лишняя цифра — половину ошибки.

Насколько практика этого дела была несовершенная, я показал на ряде примеров, где 90% было таких лишних цифр, которые без ущерба точности результата могли быть отброшены, а в одном вычислении, исполненном в чертежной Морского технического комитета, такой напрасной работы было 97%. По этому поводу я написал обширную работу, которую и поместил в Bulletin de l'Association technique maritime и ввел в свой курс, читаемый в Морской академии.

Затем долголетней практикой я убедился, что если какая-либо нелепость стала рутиной, то чем эта нелепость абсурднее, тем труднее ее уничтожить.

Через 17 лет я стал главным инспектором кораблестроения, т. е. занял наивысший по кораблестроению пост, и тогда вспомнил слова моего однофамильца баснописца:

*Там слов не тратить по пустому,
Где надо власть употребить.*

Когда главный корабельный инженер Севастопольского порта Л. указаний относительно кораблестроительных вычислений не исполнил, то был уволен по моему представлению от службы.

За 50 лет моего преподавания в академии ученики моих учеников стали профессорами и заняли руководящие посты, и предложенные мной методы стали общим достоянием.

В 1895 г. управляющий Морским министерством адмирал Н.М. Чихачев предложил на разрешение вопрос, какой надо иметь запас глубины под килем корабля, чтобы при килевой качке на волнении корабль не касался дна.

Этот вопрос возник при постройке Либавского порта, рассмотрение его было поручено Морскому техническому комитету и мне персонально, причем решения требовались, независимые одно от другого.

В то время существовала только теория В. Фруда боковой качки корабля, поперечные размеры которого предполагались весьма малыми по сравнению с размерами прямого сечения волны. Очевидно, что эта теория была совершенно не приложима к килевой качке.

У меня этот вопрос был подготовлен для курса; мне оставалось только изложить его применительно к данному слу-

чаю, поэтому я представил свое решение в Главное гидрографическое управление через три дня после получения запроса. Управляющий Морским министерством сам пожелал, чтобы я лично доложил ему это дело. Адмирал Н. М. Чихачев вникал во все подробности так, что мой доклад продолжался около часа.

Я доложил свое исследование в заседании Технического общества, затем перевел краткое изложение своего доклада на французский язык и послал члену Парижской академии наук Guyou, который представил доклад Академии наук для напечатания в *Comptes Rendus*, а также в *Bulletin de l'Association technique maritime*.

Но наиболее авторитетное научное общество по кораблестроению—английское общество корабельных инженеров (*Institution of Naval Architects*), заседания которого для заслушивания научных докладов происходят ежегодно в конце марта. Я изложил подробно свой доклад о килевой качке по-английски, отправил его через члена Общества Э. Е. Гуляева в Совет J. N. A. (*Institution of Naval Architects*). Доклад был принят и оттиски его приготовлены к заседанию, на которое я был командирован для прочтения этого доклада.

Доклад мой прошел с большим успехом. В прениях я заслужил одобрение таких авторитетов, как Е. Рид, В. Уайт, Р. Фруд, профессор Гринхиль, причем последний выразил пожелание, чтобы я рассмотрел и общий вопрос о качке корабля на волнении при косвенном курсе корабля относительно гребней волн.

Это было мною исполнено в 1898 г. Я снова был командирован в Лондон для прочтения доклада под заглавием „Общая теория колебаний корабля на волнении“.

Доклад имел еще больший успех и был удостоен редкого отличия—золотой медали общества I. N. A. (*Institution of Naval Architects*). Оба эти доклада вошли затем в мой курс „Теории корабля“, читаемый мною в Морской академии.

Основание Петербургского политехнического института

В Лондоне я познакомился на заседании I. N. A. (*Institution of Naval Architects*) со студентом Берлинской высшей технической школы Людвигом Гюмбелем (*Ludwig Gumbel*), который делал доклад об остойчивости судов. Он обещал мне исхлопотать разрешение на осмотр этой школы, когда я при возвращении буду проездом в Берлине. Вернувшись в Петербург, я сделал доклад о своей командировке Морскому Техническому комитету и, по предложению главного инспектора кораблестроения Н. Е. Кутейникова, представил докладную записку о кораблестроительном отделе Берлинской высшей технической школы. Эту записку я привожу здесь целиком ввиду тех последствий, которые она имела.

„Высокий уровень образования, получаемый германскими

инженерами вообще, и быстрое развитие судостроения в Германии не только в смысле экономическом, но и техническом, заставляет думать, что по получаемому образованию германские корабельные инженеры не отстают от своих собратьев в других отраслях техники. Не встречая в печати данных об этом вопросе, я, возвращаясь из командировки в Лондон, решил собрать доступные сведения.

На съезде в Лондоне я познакомился со студентом выпускного курса Берлицкой технической школы Л. Гюмбелем, который делал доклад об остойчивости судов. Гюмбель сообщил мне, что все германские корабельные инженеры получают образование в этой школе, и обещал доставить мне случай познакомиться с профессором Фламом, читающим „Теорию корабля“ и „Проектирование судов“, и вообще доставить мне случай осмотреть школу.

8(20) апреля 1898 г. проездом через Берлин я посетил студента Гюмбеля, который представил меня профессору Фламу и его ассистенту Марквардту.

Профессор Флам был настолько любезен, что сам показал мне весь кораблестроительный отдел школы, давал объяснения и сообщил все сведения.

Королевское высшее техническое училище в Берлине (Technische Hochschule, Berlin) получило свое теперешнее устройство в 1882 г. Оно помещается в Шарлоттенбурге и занимает отдельное огромное и прекрасное здание, построенное в 1879 г. специально для училища.

Училище это состоит в ведении министерства народного просвещения и духовных дел и есть высшее учебное заведение. Оно включает следующие отделы: 1) архитектурный; 2) инженерно-строительный; 3) машинный; 4) кораблестроения и построения морских машин; 5) химический и металлургический; 6) научный вообще, главным образом, для математических и естественных наук.

Курс в училище 4-летний, разделяемый на 8 полугодий, причем вакант продолжается с 1 августа по 1 октября и по 14 дней на рождество и пасху.

К приему допускаются все имеющие аттестат зрелости гимназии, классической или реальной. Студенту самому предоставляется выбрать отдел, а также лекции, которые он намерен посещать. В программе училища студенту лишь рекомендуется придерживаться определенной постепенности при прохождении курса, но это не составляет обязательства. Для получения окончательного диплома студент должен лишь выдержать выпускной государственный экзамен и представить все требуемые правилами практические работы, проекты и чертежи.

В настоящее время в училище состоит свыше 3 000 студентов и вольнослушателей, из них на кораблестроительном отделе около 200.

Предметы преподавания на кораблестроительном отделе с уделяемым на изучение их временем распределяются следующим образом:

Предметы	Число часов в неделю			
	зимнее полугодие		летнее полугодие	
	лекции	пр. занятия	лекции	пр. занятия
1-й год				
1. Высшая математика . .	6	2	6	2
2. Теоретическая механика.	4	2	4	2
3. Начертательная геометрия	4	4	4	4
4. Опытная физика	4	4	4	4
5. Мех. техн.	2	—	2	—
6. Учение о машинах . . .	2	2	2	2
7. Строительное искусство.	2	—	2	—
8. Рисов. (нос. и кор. укр.).	—	4	—	4
9. Химия	4	—	—	—
10. Судостроительное черчение	—	2	—	2
Итого	28	20	24	20
2-й год				
1. Теоретическая механика .	4	2	—	—
2. Электрические машины .	6	4	—	4
3. Теор. тепл.	4	—	—	—
4. Подъемные механизмы .	—	—	4	—
5. Произ. льда	—	—	2	—
6. Металлургия железа . .	2	—	2	—
7. Теория кораблестроения .	2	—	4	—
8. Судостроительное черчение и проектирование .	2	4	4	4
9. Кораблестроительная архитектура	4	2	2	2
10. Морские паровые котлы.	—	—	2	—
Итого	24	12	16	10
3-й год				
1. Постр. поршн. машин . .	4	—	—	—
2. Внутр. устр. судов	2	4	2	4
3. Теория корабля	4	—	2	—
4. Проектир. судов	2	4	2	4
5. Корабельн. архитект. . .	2	4	2	2
6. Водоотлив. средства . .	—	—	2	—
7. Морс. паровые котлы . .	2	2	—	4
8. Морс. паров. машины . .	4	—	4	—
Итого	20	14	14	14

Предметы	Число часов в неделю			
	зимнее полу- годие		летнее полу- годие	
	лек- ции	пр. заня- тия	лек- ции	пр. заня- тия

4-й год

1. Военное судостроение .	2	4	2	4
2. Проектир. судов . .	—	4	—	4
3. Судовые механизмы . .	4	4	4	4
4. Судовые всном. мех. . .	—	—	2	—
5. Механич. станки . . .	2	—	2	—
6. Упраж. в элект. лаборат.	2	—	—	8
7. Оборудован. мастерских.	3	—	3	—
Итого . . .	13	12	13	20

Из этих таблиц видно, как много времени уделяется на прохождение курса, в особенности приняв во внимание, что зимний семестр продолжается от 1 октября по 1 апреля, с перерывом лишь на 2 недели, а летний — с 15 апреля по 1 августа; таким образом, учебный год включает полных 38 недель, а не 20, как у нас, и что, кроме дня рождения императора, дня провозглашения империи и дня молитвы и покаяния, других в году праздников нет.

В течение первого года студенты слушают общий курс математики, теоретической механики, физики и получают подготовительное упражнение в судостроении и судостроительных чертежах. Это достигается тем, что студенту дается теоретический чертеж, на котором представлена одна из проекций, например, корпус какого-нибудь судна, он должен составить остальные две проекции, снять копию корпуса сперва в данном масштабе, а затем изменить масштаб. Вместе с тем студент упражняется в снимании чертежей с натуры по моделям разных судов и частей судового набора.

В течение второго учебного года читаются начатки теории корабля и проектирования, причем под руководством преподавателя студенты упражняются в составлении теоретических чертежей судов разных типов и им читается основной курс корабельной архитектуры.

Последние два года посвящены исключительно специальным предметам: теории корабля, судостроению и построению морских паровых машин, а также составлению проектов.

Каждый студент составляет полный проект корабля со всеми расчетами и подробно разработанными чертежами машины, котлов и всех внутренних устройств корабля.

Кроме того, студенты делают полную разбивку корабля на имеющемся в школе плазе — так я видел готовую разбивку грузового парохода длиной 50 м, шириной 8 м и углублением

3,5 м. Плаз помещается на чердаке под крышею здания, длина плаза — около 30 м, ширина — около 10.

При составлении проектов студенты, которые готовятся стать специально корабельными инженерами, разрабатывают весьма подробно устройство корпуса, составляя лишь главные чертежи машины и котлов, студенты же, которые желают посвятить себя специально машиностроению, разрабатывают лишь общие чертежи корабля (приблизительно в такой мере, как у нас требуется от цензовых проектов,) а для машины и котлов составляют подробные, можно сказать, почти рабочие чертежи.

Так, для примера, профессор Флам показал мне проект студента, готовящегося быть машиностроителем, — он проектировал грузовой пароход около 2000 тонн водоизмещением с машиною в 1300 сил.

По корпусу им составлены в масштабе $\frac{1}{50}$ н. в. следующие чертежи: 1) теоретический со всеми расчетами, 2) планы палуб и трюма с показанием общего размещения, 3) продольный разрез, 4) мидель с указанием размеров связей (масштаб $\frac{1}{25}$), 5) конструктивный чертеж палуб с расчетами, 6) подразделения корабля на отсеки с оправдывающими их расчетами.

По теоретическому чертежу в мастерской при школе изготавливается модель, на которой студент разбивает пазы и стыки обшивки.

По механизмам этот студент должен был составить детальные чертежи с подробными расчетами. Этих чертежей было свыше 40 листов, причем указаны все размеры, кроме того на отдельном чертеже показана установка машин в корабле, план коридора гребного вала со всеми подшипниками, сальниками и пр., котлы с их фундаментами и полные чертежи трубопроводов.

Когда я спросил студента, сколько времени у него заняла подобная работа, он ответил мне, что последние два года студенту приходится работать, не разгибая спины, с 8 ч. утра и до 8 ч. вечера. То же мне подтвердил и Л. Гюмбель.

При школе находится испытательная станция, в которой работают студенты. Эта станция или механическая лаборатория по испытанию материалов наиболее мощная и лучшая в мире по своему оборудованию, например, в ней имеется пресс, на котором можно подвергать нагрузке до 500 тонн образец длиной до 20 м на растяжение и сжатие.

Так, при мне испытывался образец проволочного каната толщиной по окружности около 14 д, предназначенный для подъема шахтной клетки; он выдержал нагрузку в 390 тонн причем оборвалась одна стренда.

Работы этой механической лаборатории и ее оборудова-

ние описываются в настоящее время в Marine Rundschau, поэтому не буду на них останавливаться.

Профессор Флам сообщил мне также, что разрабатывается проект устройства при школе Опытного бассейна для испытания моделей судов.

Капитан А. Крылов

Эта моя Записка была представлена главным инспектором кораблестроения управляющему Морским министерством, вице-адмиралу П. П. Тыртову при следующем докладе:

М. М.

ТЕХН. КОМИТЕТ ПО КОРАБЛЕСТРОЕНИЮ

25 апреля 1898 г.

№ 380

Дело № 11

Штатный Преподаватель Морской Академии Капитан Крылов по моему предложению представил в прилагаемой при сем записке описание организации кораблестроительного отделения Высшей технической школы в Берлине, которую он имел случай осмотреть на обратном пути

из последней командировки его в Англию.

Из этого описания ваше превосходительство в главных чертах изволите усмотреть, что в Германии также:

1) морского инженера и техника в одном лице не соединяют и 2) в соответствии с современным состоянием морской техники, морских инженеров готовят для конструирования корпусов судов и механизмов, предоставляя лишь заниматься одним преимущественно корпусами, а другим — механизмами.

О вышеизложенном докладываю вашему превосходительству в дополнение к тому, что высказывалось мною о необходимости реорганизации в России кораблестроительного дела и соответственной подготовки персонала в докладе моем предместнику вашего превосходительства от 21 февраля 1896 г. за № 145 и с разрешения вашего превосходительства в 1897 г. на Съезде любителей и деятелей по яхтенному и вообще водному спорту.

Главный инспектор кораблестроения *Н. Кутейников.*

Уп. Морским министерством.

На этом докладе Морского технического комитета управляющий Морским министерством вице-адмирал П. П. Тыртов положил следующую резолюцию:

„Вполне сознаю, что кораблестроительное дело в России собственно по образованию корабельных инженеров не стоит на должной высоте. Но это происходит потому, что до сих

пор потребность в корабельных инженерах была только для Морского министерства, которое имело всегда несколько высокообразованных и сведущих по своей специальности человек и довольствовалось таким контингентом при обычном небольшом судостроении.

Теперь, когда в России стараются развить торговое мореходство, а следовательно, как следствие этого и частное торговое судостроение, для которого потребуются, конечно, опытные и сведущие корабельные инженеры, надо возбудить вопрос о создании высшего кораблестроительного и машиностроительного училища или отдельных факультетов при каком-либо Высшем техническом училище, но задача эта государственная и не под силу одному Морскому ведомству.

Корабельные инженеры и механики, несомненно, с каждым годом будут все более и более требоваться. Германия это поняла и, предвидя развитие своего флота, военного и торгового, поспешила создать действительно то, что нужно, и в настоящее время, уверен, заботы ее сторицею окупаются; она имеет до 200 студентов, изучающих теорию корабля и его механизмов.

Осенью возбудить об этом вопрос следует сношением с министром финансов и министром народного просвещения. Указать на ненормальное в этом отношении такое положение, в устранении которого Министерство финансов заинтересовано не менее Морского министерства“.

27-го мая 1898 г.

П. Тыртов“.

„Прошу Николая Евлампиевича вопрос этот обсудить совместно с военным морским отделом Главного морского штаба.

Вице-адмирал *П. Тыртов“.*

Само собою разумеется, что этим была пущена в ход обычная канцелярская машина, и осенью 1899 г. я получил от директора департамента мануфактур и торговли, тайного советника Владимира Ивановича Ковалевского приглашение прибыть на квартиру члена Государственного совета, инженер-генерала, профессора Н. П. Петрова для совещания. На этом совещании были, кроме самого Петрова, Ковалевский, Михайлов, начальник отдела учебных заведений министерства финансов, князь Андрей Григорьевич Гагарин, помощник Ковалевского Ланговой и я.

Ковалевский доложил, что министр финансов Витте решил учредить в ведении министерства финансов Политехнический институт в составе четырех отделов: экономического, металлургического, электро-механического и кораблестроительного;

на это испрошено „высочайшее“, как тогда говорили, соизволение и приобретен в 8 верстах от Финляндского вокзала поросший сосновым редколесьем участок земли с сухой песчаной почвой, на котором и предположено соорудить: а) главное здание института, б) общежитие для студентов, в) дом с квартирами для профессоров.

Директором института будет назначен князь Андрей Григорьевич Гагарин; образуются две комиссии: а) учебная под председательством генерала Петрова и б) строительная под председательством Ковалевского.

Учебная комиссия должна была наметить деканов факультетов, профессорский состав, выработать учебные планы и программы.

Князь Гагарин предложил мне быть деканом кораблестроительного факультета, но 1 января 1906 г. я был назначен заведывать Опытным бассейном морского ведомства и от деканства отказался, указав как наиболее подходящего кандидата корабельного инженера К. П. Боклевского, но я продолжал принимать деятельное участие в разработке учебных планов и программ, особенно по математике и теоретической механике.

Я вошел также в состав строительной комиссии, главным деятелем которой был архитектор Бенуа и его помощник, впоследствии строитель института архитектор Вирих.

Комплект студентов на кораблестроительном факультете был установлен в 24 человека на каждом курсе.

К. П. Боклевский проявил ревностное умение как руководитель факультета, и первые же выпуски морских инженеров вскоре заняли ответственные должности на заводах, и звание морского инженера внушало доверие руководителям зарождавшейся частной промышленности.

Я читал в институте „Курс вибрации судов“ — предмет тогда новый, ни в одном учебном заведении не излагавшийся. Впоследствии этот курс был мною переработан и напечатан в 1936 г.

После революции Политехнический институт был расширен как по числу факультетов, так и слушателей и переименован в Индустриальный институт.

Кораблестроительный отдел из него выделен и развит в самостоятельный Ленинградский кораблестроительный институт (ЛКИ), переведен из Сосновки в ближайшее соседство с заводом имени Марти; ему было предоставлено на Лоцманской улице, дом № 3, обширное помещение, ранее занятое Судопроеком.

После кончины К. П. Боклевского деканом кораблестроительного факультета, а затем заведующим учебной частью был назначен ныне академик Академии Наук СССР Валентин Львович Поздунин и директором института Иван Ионыч Яковлев.

Теперь комплект студентов на курсе, вместо первоначальных 24, стал около 300 человек, в соответствии с ростом потребностей судостроения в СССР.

ГЛАВА XI

СЛУЖБА В ОПЫТОВОМ БАССЕЙНЕ

Как уже сказано выше, приказом по флоту и Морскому ведомству от 1 января 1900 г. я был назначен заведующим Опытным бассейном. Приказом от того же числа вице-адмирал Степан Осипович Макаров был назначен главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором г. Кронштадта.

Прошло около двух недель после моего назначения. С. О. Макаров посетил бассейн и предложил мне по непосредственным определениям угла дифферента модели „Ермака“, захваченной пружинными весами за середину форштевня, составить таблицу, показывающую зависимость между этим углом и приложенной вертикальной силой.

Цель этих наблюдений состояла в том, чтобы произвести измерение угла дифферента при ходе „Ермака“ во льдах, получить суждение о величине вертикальной слагающей давления воспринимаемым форштевнем при ходе во льду. Само собою разумеется, что предложение адмирала было мною с большой тщательностью выполнено и полученные экспериментально данные сличены с рассчитанными по формулам теории корабля. Согласие получилось полное.

В это время на о. Гогланде производились работы по снятию с камня броненосца „Генерал-адмирал Апраксин“, а „Ермак“ в конце февраля 1900 г. должен был идти и доставить на „Апраксин“ уголь и разные материалы. С. О. Макаров предложил мне идти в этот рейс и произвести в натуре те наблюдения, которые я производил на модели.

При первом полярном плавании „Ермака“ адмирал Макаров впервые использовал кинематограф, тогда только что появившийся, чтобы получить точную запись движения корабля при проходе через торос. Эта запись была затем доставлена мне, чтобы получить полное усилие, действующее на ледокол, пробивающийся с разбега через торос. Эта работа была затем помещена в превосходно изданном сочинении адмирала Макарова „Ермак“ во льдах“.

В ночь на 27 мая 1900 г. произошел громадный пожар на складах Новой Голландии, причем сгорел прилегающий к бассейну деревянный манеж и пострадал бассейн — были повре-

ждены и приведены в негодность многие довольно ценные заграничные приборы, которые надо было возобновить.

В это время начальником главного управления кораблестроения и снабжений был вице-адмирал В. П. Верховский, о котором было кое-что сказано выше. Я поручил своим помощникам привести в известность все пропавшее и испорченное по подлинным счетам. Вышло что то вроде 2728 рублей.

Мои помощники, имевшие ранее дело с адмиралом Верховским, когда он был командиром Петербургского порта, советовали мне увеличить эту сумму по крайней мере в три раза, так как адмирал все равно ее уменьшит не менее, как в три раза.

На это я ответил, что мне адмирал и одной копейки не сбавит, и приказал изготовить для меня копии всех счетов фирм, от которых приборы выписывались. Я сам пошел к адмиралу В. П. Верховскому, который меня принял немедленно. Я представил ему ведомость со словами: „Может быть, вашему превосходительству угодно будет рассмотреть копии счетов, на основании которых ведомость составлена?“. — „Ничего не надо, я знаю, что вы мне докладываете истинную правду“, и написал на ведомости: „Отпустить немедленно просимую сумму“. Мои помощники не хотели верить своим глазам. О мелочной придирчивости и доходящей до нелепости требовательности В. П. Верховского ходило множество самых разнообразных, видимо, сильно преувеличенных рассказов, но я лично всегда встречал разумное отношение, но зато и я в своих докладах об исполнении поручений адмирала не позволял себе ни на йоту уклониться от правды или прибегать к малейшей уловке.

С самого начала моей работы в бассейне я придавал особенное значение „натурным“ испытаниям судов, чтобы проверять, в какой мере „модельные испытания“ им соответствуют. Все натурные испытания производились на мерной миле близ мыса Инонеми по финляндскому побережью.

В 1902 г. я построил рычажный прибор для определения удлинения участка любой судовой связи и для испытания этого прибора пошел в начале сентября 1902 г. в плавание на крейсере „Аскольд“ до Алжира, как о том сказано выше.

В Марселе я встретил своего товарища Е. А. Пастухова, который мне сказал: „Приезжай в Тулон на „Баян“ и помоги нам измерить его вибрацию, которая обнаружилась при первом заводском испытании“.

Приехав в Тулон, я явился к командиру „Баяна“, капитану 1-го ранга Р. Н. Вирену и командиру находившегося в постройке броненосца „Цесаревич“ И. К. Григоровичу, после чего Вирен предоставил мне одну из свободных кают на „Баяне“.

Я устроил судовыми средствами прибор для записи вибраций и показал корабельному инженеру И. А. Гаврилову, как этим прибором пользоваться, чтобы получить запись вибрации.

По предложению Р. Н. Вирена я подробно осмотрел и ознакомился с конструкцией корпуса „Баяна“ и подразделением его трюма на отсеки. Оказалось, что на этом крейсере имеется такая система бортовых отделений, которая позволяет спрямлять крен корабля до 15° и дифферент до 10 фут затоплением только этих бортовых отделений, междудонных и концевых, не затопляя ни одного из отсеков трюма, чем-либо занятых. Это дает возможность при получении пробоины спрямлять корабль и обеспечивать его непотопляемость и управляемость. Я имел по этому поводу ряд бесед с таким опытным командиром, как Вирен, и некоторыми из офицеров „Баяна“, чтобы проверить справедливость моего предложения бороться с пробоиной не откачиванием воды из поврежденного отделения, что бесцельно по неисполнимости, а выравниванием корабля, затопляя пустые, а в случае надобности и занятые разными грузами отсеки.

Но ни на „Баяне“, ни на одном из других судов того времени ничего подобного для быстрого заполнения отсеков сделано не было.

По возвращении в Петербург я занялся подробным изучением вопроса о непотопляемости судов и ее обеспечении при повреждениях в бою, таранном ударе или ударе о риф или камень.

Разработав этот вопрос, я обратил особенное внимание на „живучесть корабля“, т. е. выносливость корабля относительно повреждений и ее обеспечение.

В этом вопросе моим предшественником был в продолжение более 30 лет С. О. Макаров, как об этом изложено в моей статье, помещенной в „Морском сборнике“ 1939 г. Из этой статьи я приведу лишь то, что относится к непотопляемости судов.

В марте 1902 г. адмирал С. О. Макаров подготовлял лекцию о непотопляемости военных судов, которую он намеревался прочесть в зале морской библиотеки в Петербурге. Посетив Опытный бассейн, адмирал пожелал видеть опыт опрокидывания модели броненосца „Петропавловск“, построенной по его системе, и решить, можно ли этот опыт показать большой аудитории. Оказалось, что это потребовало бы сложных и громоздких устройств, и от этого поучительного опыта пришлось отказаться.

Тогда же адмирал ознакомил меня вкратце с содержанием своей лекции и предложил мне после его лекции выступить и высказать вкратце основные принципы обеспечения живучести и непотопляемости корабля, предоставляя на это 7—10 минут времени. Я тогда написал то, что я буду говорить, или, точнее, то, что я прочту, и ввиду спешности послал адмиралу следующую телеграмму в 560 слов (тогда слово телеграммы в Кронштадт стоило 1 копейку) и немедленно получил одобрительный ответ.

Вот копия этой телеграммы:

„Кронштадт, адмиралу Макарову.

1) Часто говорят: „непотопляемость корабля обеспечивается подразделением трюма на отсеки“. Это выражение не точно. Непотопляемость обеспечивается запасом пловучести корабля. Запас же пловучести есть объем надводной части корабля, ограниченный верхнею из водонепроницаемых палуб. Подразделение трюма на отсеки есть одно из средств для использования запаса пловучести.

2) Кроме пловучести, необходимо обеспечить и остойчивость корабля. Этого возможно достигнуть соответствием подразделения надводных частей подразделению трюма и устройством надлежащей системы затопления отделений для выравнивания корабля. Лишь такое выравнивание дает возможность использовать весь запас пловучести. Водоотливная система бессильна в борьбе с пробоинами. При подразделении трюма и надводных частей надо руководствоваться расчетами влияния затопления отделений на крен, дифферент и остойчивость. Принцип же подразделения должен быть тот, чтобы пловучесть утрачивалась ранее остойчивости — короче, чтобы корабль тонул, не опрокидываясь.

3) Всякое повреждение надводного борта влечет за собою соответствующее уменьшение запаса пловучести и остойчивости корабля. Желание обеспечить этот запас в бою повело к изменению в системе бронирования судов. Прежде назначение брони видели в прикрытии машины, котлов, вообще жизненных частей корабля, для обеспечения пловучести считали достаточным небронированного надводного борта. Развитие скорострельной артиллерии заставило изменить систему бронирования, рассматривая как главное его назначение обеспечивать запас пловучести и остойчивости корабля.

4) Естественное развитие первой системы бронирования вело к сосредоточению всех жизненных частей корабля к середине его и прикрытия этой части возможно толстой броней при возможно меньшей ее площади.

5) Вторая система обратно требует прикрытия возможно большей площади борта броней повсюду одинаковой толщины или даже более толстой в оконечностях.

6) Во многих случаях практики обе системы как бы соединяют, прикрывая среднюю часть корабля по ватерлинии более толстою броней, остальной борт броней, повсюду одинаковой или почти одинаковой толщины.

7) Всякая броня пробивается орудием надлежащего калибра в пределах определенных углов попадания и дальности, отсюда является возможность уравнивания вероятностей, имея перевес в артиллерии над более сильно бронированным противником нанести ему в одинаковое время такую же площадь пробоин, как и ожидать от него. Таким образом, вопрос о борьбе брони и артиллерии по отношению к непотопляемости

может быть сведен к числовым расчетам вероятностей и математического ожидания площади пробоин совершенно подобным расчетам эмеритальных касс и иных страховых предприятий.

8) Рациональное бронирование, кроме этого, должно быть в определенном соответствии с подразделением трюма на отсеки, а это последнее — с радиусом разрушения от минной пробоины.

9) До сих пор при составлении проектов боевых судов производились по большей части те же расчеты остойчивости, которые имели значение для судов парусных, а при суждении о столь важном качестве, как живучесть или непотопляемость корабля, довольствовались не расчетами точными и определенными, а общими соображениями, попросту говоря, разговорами. От этого произошли многие недостатки, как например: на одних судах подразделение жилой палубы по числу отсеков совершенно не соответствует подразделению трюма — повреждения палубы и надводного борта слишком сильно отражаются на уменьшении остойчивости; в трюме имеется множество мелких отсеков объемом в 10 тонн и меньше рядом с отделением в 800 тонн; диаметральной переборка в котельном отделении сделана без дверей, так что при ударе тараном по середине броненосец опрокинется раньше, нежели успеют подумать, что следует предпринять против его гибели. На других судах впади в противоположную крайность, совсем не делая диаметральной переборки, как бы забыв, что это есть одна из основных связей корабля. Все это потому, что расчетам не доверяют, основных принципов для них не устанавливают, а тогда нет и оценки требований от боевого корабля. Всякое рациональное творчество и должно быть основано на числе и мере. Вместе с тем надо помнить, что сознание недостатков есть первая ступень к их исправлению.

Прочтение всего здесь изложенного требует 5 минут времени.

Капитан *Крылов*“.

После своей лекции, продолжавшейся около часа, адмирал Макаров сказал: „Капитан Крылов сформулировал все мною изложенное с краткостью и точностью математической. Прошу вас, Алексей Николаевич, прочесть ту телеграмму, которую вы мне послали“.

Прений затем почти не было.

По окончании собрания подошел ко мне старший адъютант главного морского штаба С. И. Зилоти и говорит: „Расплюев в „Свадьбе Кречинского“ сказал: „Ну, ударь раз, ну, ударь два, а зачем же бить до бесчувствия“. Эти слова могут повторить и Кутейников и многие корабельные инженеры. Не

думаю, чтобы они остались довольны вашими добавлениями к лекции адмирала Макарова“.

В старые годы был установившийся обычай, что в течение февраля и марта в Кронштадтском морском собрании читались лекции на морские и научные темы, избираемые советом старшин и утверждаемые главным командиром. В 1903 г. мне было предложено прочесть лекцию „О непотопляемости судов и ее обеспечении“.

Зал собрания был переполнен, присутствовали главный командир, вице-адмирал Макаров, все адмиралы, начальники отрядов, командиры судов и множество офицеров. Я начал свою лекцию словами:

„В библии в книге Бытия приведена обстоятельная спецификация Ноева ковчега — здесь сказано: „построй себе ковчег из дерев гоффер и нимотриклин, отделения сделай в ковчеге, три жилья сделай в ковчеге — нижнее, среднее и верхнее жилье и осмоли его изнутри и снаружи“.

Отсюда ясно, слово „жилье“ сохранилось и до сих пор — жилая палуба есть на всяком корабле, слова „отделения“ указывают на подразделение ковчега поперечными переборками, слово „осмоли“ — что как борт и днище, так и палубы и переборки должны быть водонепроницаемы.

Ковчег строился по непосредственным указаниям промысла божия, следовательно, в нем было все: „добро зело“, т. е. переборки были распределены правильно, ни палубы, ни переборки не текли, люки были прорезаны где надо и крепости ковчега не ослабляли.

С тех пор прошло по библейскому исчислению 7410 лет, построено бесчисленное множество судов, но уже разумом человеческим, поэтому на всех из них было и есть множество недостатков, нарушающих обеспечение основного качества корабля — его непотопляемость. Я и постараюсь изложить эти недостатки и меры к их устранению“.

После этого вступления я развил подробно приведенные выше положения и закончил лекцию следующими словами: „Все, что я вам здесь изложил, принадлежит не мне, а целиком взято из ряда статей „Морского сборника“, охватывающих тридцать лет; эти статьи подписаны так: „Мичман Степан Макаров, лейтенант Степан Макаров, флигель-адъютант Степан Макаров, контр-адмирал Макаров, и, наконец, недавно вышедшая носит подпись вице-адмирал Макаров. Его превосходительство Степан Осипович — вот кто истинный основатель учения о непотопляемости судов“, и под единодушные аплодисменты всего зала я сделал глубокий поклон адмиралу.

Все поняли, что это не было лестью начальнику, занимающему высокий пост, а проявление уважения к его тридцатилетним трудам.

Еще в октябре 1902 г. я представил председателю Морского технического комитета расчеты и таблицы, показывающие

влияние затопления отделений на крен, дифферент и остойчивость. К основной таблице прилагалась дополнительная, показывающая влияние повреждения палубы.

Председателем комитета был вице-адмирал Ф. В. Дубасов. На моем рапорте он положил обстоятельную резолюцию, в которой поручил кораблестроительному отделу спешно рассмотреть мою работу и доложить ему.

Наступил 1903 г.; я прочел вышеуказанную лекцию, летом пошел в плавание на учебном судне „Океан“ из Либавы в Порт-Артур. Здесь я передал в штаб заместника и на суда эскадры по экземпляру упомянутых таблиц. В конце января 1904 г. началась Японская война, дело о непотопляемости не двигалось, и к „спешному“ рассмотрению приступлено не было.

31 марта (12 апреля) 1904 г. броненосец „Петропавловск“ под флагом командующего флотом вице-адмирала Макарова подорвался на mine заграждения, произошла детонация или мин, или пороховых погребов, и броненосец потонул, опрокинувшись при этом. Адмирал Макаров погиб.

Распространился слух, что эта гибель была мною предсказана, но что не были приняты указанные мною меры к ее предотвращению. Этот слух, как обыкновенно бывает, не имел под собою оснований — повреждения броненосца от детонации пороха были так велики, что никакими мерами спасти его было невозможно. Приблизительно через месяц совершенно так же погиб броненосец „Хатцузе“, подорвавшись на нашем минном заграждении, поставленном капитаном 2-го ранга Н. Ф. Ивановым; одновременно подорвался и броненосец „Яшима“, на нем детонации не было, его повели в Сасебо, но по пути он затонул.

Адмирал Дубасов назначил заседание Морского технического комитета на 7 (20) апреля 1904 г., пригласив на него командиров судов 2-й эскадры и некоторых адмиралов. Мне было приказано вечером 6 апреля притти на квартиру адмирала Дубасова и доложить ему все дело, предстоящее к рассмотрению.

Имея достаточно времени, я весь свой доклад изложил письменно, хотя в правдивой, но весьма резкой, элементарно простой форме. Это было не первый раз, что адмирал Дубасов меня приглашал для доклада, обыкновенно при этом присутствовала супруга адмирала Александра Дмитриевна, урожденная Сипягина. На этот раз я и подготовил доклад так, чтобы с небольшими словесными дополнениями он был бы понятен и Александре Дмитриевне, считая, что тогда все будет совершенно ясно адмиралу. Так оно и вышло, и мне пришлось начать свой доклад словами: „Позвольте мне ввиду присутствия Александры Дмитриевны докладывать это дело ее превосходительству“.

Затем я прочел свой доклад, вставляя местами необходимые пояснения.

Кончив доклад, я спросил адмирала: „Не прикажете ли внести некоторые изменения?“ — „Конечно, доклад резкий, но дело настолько возмутительно, что читайте так, как написано“.

Не успел адмирал Дубасов сказать этих слов, как доложили, что приехал адъютант управляющего морским министерством адмирала Авеллана, который требует явиться к нему немедленно, хотя уже шел 10-й час вечера. Авеллан пожелал узнать, что я докладывал Дубасову, и мне вторично пришлось прочитать все мною написанное, причем Авеллан никаких поправок не потребовал.

Будучи возмущен тем, что Кутейников не пожелал выслушать мои объяснения перед заседанием, я сделал на заседании доклад весьма громким голосом и в повышенном тоне, закончив его словами: „Я уверен, что в той борьбе, которую я начал против рутины в кораблестроении, вы, господа адмиралы, вы, господа командиры, поддержите меня вашей властью, вашим авторитетом, вашим словом“. Во время доклада Дубасов ни разу меня не остановил.

Однако через несколько дней мне был объявлен выговор в приказе по Морскому министерству за резкий тон и недопустимые в служебном докладе выражения по отношению к главному инспектору кораблестроения генерал-лейтенанту Кутейникову. Этим дело если не было похоронено, то отложено в долгий ящик.

Еще через несколько дней я был командирован по служебному (артиллерийскому) делу в Италию.

Только что я вернулся из этой командировки, как меня будят ночью часа в три, и присланный от Главного морского штаба офицер вручает мне предписание, в котором значилось: „С получением сего предписывается вашему высокоблагородию отправиться в г. Кронштадт, явиться к вице-адмиралу А. А. Бирилеву и командующему 2-й эскадры адмиралу Рождественскому. Миноносец ожидает вас у пристани ниже Николаевского моста“.

На мой вопрос, в чем дело, офицер, вручивший мне предписание, ответил „что-то произошло на „Орле“, но что именно, мне неизвестно“.

Около 4½ ч. утра вхожу в дом главного командира в Кронштадте. Меня немедленно провожают к адмиралу Бирилеву, сидевшему в своем громадном кабинете у письменного стола в дальнем конце, против входной двери.

Едва я вошел, слышу голос: „Здравствуйте, друг мой, первых, поздравляю вас с выговором, сорок лет служу, а такого отличия не удостоивался. Знаете, что случилось? „Орел“ затонул в гавани, лежит на боку и потому только не опрокинулся, что уперся скулой о дно, имея крен около 20°. Явиться к адмиралу Рождественскому и поезжайте с ним на „Орел“.

Авария „Орла“ описана плававшим на нем младшим штур-

маном Л. В. Ларионовым и послужила наглядным доказательством необходимости тех мер, которые я предлагал.

На „Орле“ плавал в качестве трюмного механика знающий и талантливый корабельный инженер В. П. Костенко, который по собственной инициативе судовыми средствами устроил систему выравнивания, и хотя „Орел“ получил в Цусимском бою такие же повреждения, как однотипные с ним „Александр III“, „Бородино“, „Суворов“, но остался на плаву, тогда как остальные три корабля потонули, опрокинувшись.

Цусима переполнила чашу. Самовлюбленность Кутейникова была, наконец, разгадана, и он был уволен в отставку.

В июле 1905 г., пока Кутейников был еще главным инспектором кораблестроения, появилась редакционная заметка в газете „Русь“, в которой упоминалось мое имя и говорилось, что я еще задолго до отправления эскадры Рождественского указывал недостатки кораблей этой эскадры.

В ближайшем номере этой газеты появилось официальное, содержащее явную ложь, опровержение, что никакого доклада профессором Крыловым сделано не было. Тогда я отправил в „Русь“ сделанный мною 7 апреля 1904 г. доклад, за который мне был объявлен выговор. Этот доклад был напечатан целиком. Времена изменились, никто меня за это не преследовал и в вину этого не ставил.

Я продолжал, заведую бассейном, кроме текущей работы по испытанию моделей, производить по собственной инициативе и по запросам заводов ряд других работ, непосредственно в обязанность бассейна не входящих. Важнейшими из этих работ я считаю:

а. проект изменения бронирования линейных кораблей „Андрей Первозванный“ и „Павел I“, приведенный в исполнение, чтобы устранить тот недостаток боевой пловучести и боевой остойчивости, которые привели к гибели броненосец типа „Бородино“, послуживший прототипом для „Андрея“ и „Павла“.

б. производство опытов на лодке „Уралец“ по предложенному мною методу для определения влияния качаний корабля на меткость стрельбы.

в. участие в комиссии под председательством морского министра А. А. Бирилева по выработке элементов предстоящих к постройке линейных кораблей типа английского линейного корабля „Дредноут“.

г. последовательное систематическое испытание моделей для выбора такого сочетания элементов, которым обеспечивается надлежащая ходкость кораблей проектируемого типа.

В конце декабря 1907 г. мне было объявлено товарищем морского министра контр-адмиралом И. Ф. Бостремом, что с 1 января 1908 г. я буду назначен главным инспектором кораблестроения.

ГЛАВА XII

НАЗНАЧЕНИЕ МЕНЯ ГЛАВНЫМ ИНСПЕКТОРОМ КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ. НАЗНАЧЕНИЕ МЕНЯ И. Д. ПРЕДСЕДАТЕЛЯ МОРСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО КОМИТЕТА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ЭТИХ ДОЛЖНОСТЯХ

Этот период моей деятельности на службе во флоте достаточно подробно очерчен в помещенной в „Морском сборнике“ за 1939 г. № 15—16 моей статье „Отрывки из давних воспоминаний“, которую я здесь и привожу целиком, причем, чтобы сохранить хронологический порядок, я первым помещаю: „Как были проектированы наши первые линейные корабли“, затем „Дело о „Рюрике“ и чертежах 10-дюймовой пушки“ и, наконец: „Как были получены 500 миллионов на флот в 1912 г.“.

КАК БЫЛИ ПРОЕКТИРОВАНЫ НАШИ ПЕРВЫЕ ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ

В Японскую войну Россия потеряла почти весь свой броненосный флот Балтийского моря, переведенный в Тихий океан.

В Балтийском море, кроме устарелых, ставших учебными судов „Петр Великий“, „Александр II“, остались броненосцы „Цесаревич“ и „Слава“ и броненосные крейсера „Россия“ и „Громобой“. Предстояло полное возобновление флота.

С 1856 г. по 1882 г. во главе флота и Морского ведомства стоял генерал-адмирал, великий князь Константин Николаевич. Про Константина говорили, что, вступая в управление, он заявил, что бюджет Морского ведомства устанавливается неизменным на 25 лет по 25 млн в год. Свое слово он сдержал, но флота не создал, тем не менее про него говорили, что он знающ, образован и умен..

В 1882 г., вместо Константина, на пост генерал-адмирала и главного начальника флота и морского ведомства был назначен великий князь Алексей Александрович, про которого на вопрос „что такое Алексей?“ остро слов Михаил Ильич Казин (долгое время бывший начальником Балтийского завода) ответил: „семь пудов августейшего мяса“.

За 23 года его управления флотом бюджет возрос в среднем чуть ли не в пять раз; было построено множество броненосцев и броненосных крейсеров, но это „множество“ являлось только собранием отдельных судов, а не флотом. Так, броненосные крейсера „Владимир Мономах“ и „Дмитрий Донской“ были заложены одновременно однотипными. По окончании же оказалось — один как бы корвет, другой — фрегат, один — двухвинтовой, другой — одновинтовой и т. п. „Адмирал Нахимов“ был сильным, но единственным в своем роде кораблем. „Память Азова“ — слабый крейсер как по вооружению, так и по бронированию. „Рюрик“, „Громобой“ и „Россия“ между собою были разнотипны — двух- и трехвинтовые, с артиллерией трех различных калибров: по четыре 8-дюймовых орудия, кажется, по десяти 6-дюймовых и чуть ли не по двадцати 75-мм (оказавшихся в бою бесполезными). Еще большее разнообразие царило между броненосцами „Александр II“ и „Николай I“; хотя они должны были быть совершенно одинаковыми, — однако, вышли разными; „Гангут“, „Сисой Великий“ и „Наварин“ также оказались совершенно разнотипными.

„Петропавловск“, „Севастополь“ и „Полтава“ явились первыми однотипными между собой броненосцами; зато следующая серия: „Пересвет“, „Ослябя“ и „Победа“ хотя и были между собой однотипны, но в отношении предыдущих являлись как бы ублюдками (не то крейсера, не то линейные корабли, с главной артиллерией из четырех 10-дюймовых орудий, тогда как на всех броненосцах было по четыре 12-дюймовых).

Построенные на специальное ассигнование 90 миллионов на флот броненосцы типа „Цесаревич“ оказались „Цесаревич“ сам по себе, а остальные пять: „Александр III“, „Суворов“, „Бородино“, „Орел“ и „Слава“ — опять-таки сами по себе.

„Андрей Первозванный“ и „Павел I“, заложенные после судов типа „Цесаревич“, являлись опять новым типом, но как бы развитием предыдущего.

Суда до типа „Цесаревич“ представляли собой обыкновенно подражание английским броненосцам с опозданием на 6—7 лет. „Цесаревич“ строился на французском заводе в Тулоне по проекту этого завода, остальные пять должны были представлять „улучшенный“ по проекту адмиралтейского завода „Цесаревич“.

Уже этот краткий перечень показывает, что в смысле создания флота деятельность генерал-адмирала Алексея была характерным образцом бесплановой растраты государственных средств, подчеркивая полную непригодность самой организации и системы управления флота и Морского ведомства.

Не вдаваясь в детали, сущность этой организации можно свести к следующему: во главе генерал-адмирал, имеющий личный доклад у царя, на утверждение которого поступали

все важнейшие дела. Непосредственным деловым помощником генерал-адмирала являлся управляющий Морским министерством. Главнейшие административные учреждения были: Адмиралтейств-совет (по идее весьма важное учреждение, призванное к руководству флотом, а на деле последовательно сведенное если не на-нет, то к решению мелочных хозяйственных дел); Главный морской штаб (ведавший личным составом и строевой частью); Главное управление кораблестроения и снабжения (ведавшее финансовой и хозяйственной частью и казенными заводами); Морской технический комитет (ведавший технической частью флота). Ему же принадлежала разработка типов судов, подлежащих постройке, общее проектирование, утверждение окончательных проектов, исполняемых заводами, и наблюдение за постройкой судов.

Учреждения, ведающего „морской политикой“ в части стратегической подготовки флота (в соответствии с его назначением в общей системе обороны и военных государственных задач) не было. Теоретически предполагалось, что этим ведает генерал-адмирал по непосредственным указаниям царя, а исполнительным органом является „Ученый отдел Главного морского штаба“, состоящий из одного штаб-офицера, начальника отдела и двух обер-офицеров — его помощников, заваленных текущей перепиской с морскими агентами за границей, разбором и классификацией газетных вырезок — „самоновейших“ и „важнейших“ технических сведений об иностранных флотах, и о „морской политике иностранных государств“.

Тактическая подготовка флота была вверена командующим эскадрами, которые сменялись через каждые два года, „выплавав ценз“.

Результаты этой системы с полной наглядностью и проявились в Японской войне.

В 1905 г. вскоре после Цусимы последовало преобразование Управления флотом и морским ведомством. Должность генерал-адмирала как главного начальника флота и морского ведомства была упразднена и заменена должностью морского министра, объединяющего в своем лице полноту власти, с личным докладом царю.

Первым морским министром был назначен вице-адмирал А. А. Бирилев.

Система управления, в сущности, оставалась прежней, и лишь с отставкой Бирилева в 1907 г. был учрежден Морской генеральный штаб, ведающий стратегической подготовкой флота. Тактическая же подготовка личного состава вверялась командующим Балтийским и Черноморским флотами.

Техническая и хозяйственная часть подчинялись товарищу морского министра, облеченному значительной самостоятельностью.

С поздней осени 1905 г. появились слухи и смутные известия о спешной постройке в Англии линейного корабля, получившего имя „Дредноут“, впоследствии ставшее нарицательным. По слухам, боевая мощность этого корабля намного превосходила мощность любого корабля тогдашних флотов. Главное вооружение его состояло из десяти орудий 12-дюймового калибра, противоминная — из двенадцати орудий 120-мм. Броня — по всему борту и во всю его высоту, ход — 21 узел. Однообразие калибра главной артиллерии обеспечивало пристрелку и затем управление огнем и меткость огня, сосредоточенного на данном противнике, ход же на 4—5 узлов, превосходивший ход существовавших тогда судов, обеспечивал выбор дистанции. Таким образом, один этот корабль мог победоносно вступить в бой с целой эскадрой.

В течение 1906 г. стало известно, что „Дредноут“ удачно закончил свои испытания и что Англия строит еще три или четыре подобных корабля, при которых боевое значение всех существующих флотов практически должно быть утрачено.

Аналогичное положение имело место в середине 60-х годов, когда с появлением броненосных судов утратили свое боевое значение красивые и величественные на вид деревянные парусные и винтовые суда с их многочисленной бортовой гладкоствольной артиллерией. Становилось ясным, что, возобновляя флот, надо строить „Дредноуты“.

Морской министр Бирилев созвал под личным своим председательством комиссию из кораблестроителей, механиков, артиллеристов, командиров и адмиралов и судовых специалистов для выработки, на основании имеющихся сведений, заданий по постройке линейных кораблей-дредноутов, а также турбинных механизмов для них.

Водоизмещение дредноута немногим превышало водоизмещение „Андрея“ и „Павла“; длина была значительно больше, что требовало лишь удлинения стапелей, поэтому постройка корпусов не представляла больших трудностей.

Иначе обстояло дело с постройкой мощных турбинных механизмов, которые до этого времени в России никогда не производились.

Комиссия Бирилева работала около года.

Были выработаны следующие главные тактические задания:

Главное вооружение: двенадцать 12-дюймовых орудий длиной в 52 калибра, размещенных в четырех трехорудийных башнях.

Противоминное вооружение: шестнадцать 120-мм орудий в казематах.

Ход: $21\frac{3}{4}$ узла с возможностью форсировки.

Бронирование: нижний пояс 9 дюймов по всему борту + $2\frac{1}{2}$ дюйма внутренняя продольная переборка; верхний пояс

6 дюймов также по всему борту, чтобы обеспечить боевую пловучесть и боевую остойчивость корабля.

Я не вхожу в подробности прений, принимавших иногда жаркий характер.

Существенным новшеством являлись трехорудийные башни; на запрос о возможности их постройки заводы Металлический, Путиловский, Николаевский и затем Обуховский ответили утвердительно.

Оставались турбины, — здесь явно требовалось содействие зарубежных заводов.

Летом 1907 г. было принято и утверждено морским министром И. М. Диковым решение о всемирном конкурсе между нашими и иностранными заводами на составление общего проекта линейного корабля и механизмов для него. С заводом, представившим наилучший проект, заключался договор, по которому этот завод должен был установить производство турбинных механизмов на наших заводах.

В этой части работ комиссии я участия не принимал, находясь в сентябре и октябре 1907 г. в плавании в Черном море на лодке „Уралец“ в качестве председателя комиссии по исследованию выработанного мною метода определения влияния качки корабля на меткость стрельбы.

Технические задания, выработанные комиссиями Бирилева и Дикова, были переданы в Морской технический комитет для составления по ним подробного задания по конкурсам.

В это время товарищем морского министра был контр-адмирал И. Ф. Бострем, председателем морского технического комитета контр-адмирал А. А. Вирениус, главным инспектором кораблестроения Н. Е. Титов, главным инспектором механической части Ф. Я. Поречкин, главным инспектором артиллерии генерал-майор А. Ф. Бринк, главным инспектором минного дела контр-адмирал Лилье. Я заведывал Опытным бассейном, на котором лежала обязанность испытания моделей для выработки теоретического чертежа и главных размеров корабля, обеспечивающих ход корабля в $21\frac{3}{4}$ узла и возможность его форсирования при возможно малой мощности механизмов.

За исходное приближение был взят „Андрей“, увеличенный до 21 000 тонн. Оказалось, что для скорости в $21\frac{3}{4}$ узла требовалось свыше 45 000 л. с., без возможности форсирования, так как при ничтожном возрастании скорости мощность увеличивалась весьма быстро.

Всего испытали двадцать одну модель, последовательно изменяя размеры и обводы корабля. Наконец, была получена модель такого корабля, который при длине около 600 ф. и водоизмещении 23 000 тонн, для скорости $21\frac{3}{4}$ узла требовал мощности 32 000 л. с. При 45 000 л. с. получалась скорость немногим более 24 узлов, что указывало на полную возможность форсировки. На этой модели и остановились.

В конце декабря 1907 г. я был вызван к товарищу морского министра И. Ф. Бострему, который мне объявил, что ближайшим приказом по флоту я буду назначен на пост главного инспектора кораблестроения. Я попытался отнекиваться, указывая, что имеются весьма опытные корабельные инженеры, а я просто флотский офицер, профессор Морской академии, занимающийся теорией корабля т. е. изучением его мореходных качеств.

— Спросили ли вы мнение Н. Е. Титова? — задал я вопрос.

— Вот именно он-то на вас и указал, уходя в отставку по совершенно расстроенному здоровью, — ответил Бострем.

Волей-неволей пришлось согласиться и затем расхлебывать в течение трех месяцев заваренную кашу со всемирным конкурсом.

Рассмотрение представленных на конкурс проектов, их оценка должны были производиться с точки зрения технической — Морским техническим комитетом, с точки зрения тактической — Морским генеральным штабом.

Всего было представлено сорок проектов. Из них восемь от знаменитейших иностранных заводов, таких, как Виккерс, Ферфильд, Блом и Фосс, Вулкан, Ансальдо, Луарская верфь и, наконец, отдельный проект известного итальянского кораблестроителя Куниберти. Кроме того, представлены были проекты наших Балтийского и Николаевского заводов и проект „Автономного броненосца“ (с двигателями Дизеля и электропередачей) профессора К. П. Боклевского. Остальные проекты принадлежали нашим отдельным корабельным инженерам, по преимуществу весьма молодым, плохо разбиравшимся в технических условиях. Этим условиям их проекты не удовлетворяли, а потому они отпали почти без рассмотрения. Проекты же заводов требовали самого серьезного рассмотрения.

Кораблестроительный отдел морского технического комитета, мною возглавляемый, состоял еще из трех членов — корабельных инженеров: Н. М. Долгорукова, Г. Ф. Шлезингера и А. И. Мустафина, старшего делопроизводителя корабельного инженера А. П. Шершова, младшего делопроизводителя, титулярного советника В. С. Полтавского, заведующего статистической частью, корабельного инженера Н. И. Михайлова, начальника чертежной корабельного инженера Лесникова, двух молодых корабельных инженеров, производителей работ, и опытного, работающего 58-й год чертежника П. К. Ермакова.

Помимо рассмотрения конкурсных проектов, шла обычная текущая работа Морского технического комитета, так как производилась достройка броненосцев „Андрей“ и „Павел“, трех броненосных крейсеров для Балтийского моря и двух громадных броненосцев: „Евстафий“ и „Златоуст“ в Севастополе.

Рассмотрение представленных на конкурс проектов я принял целиком на себя, а себе в помощь взял корабельного инженера Г. Ф. Шлезингера. Инженеру Долгорукову я поручил ведать и готовить для доклада все дела по строившимся в Петербурге судам, инженеру А. И. Мустафину — все дела по постройке судов в Севастополе.

Технические условия для конкурса представляли печатную тетрадь в лист на 30 страницах и были составлены весьма обстоятельно, — везде была видна опытная рука Н. Е. Титова, но подразделения этих условий по отдельным статьям и пунктам не были достаточно расчленены и местами не были вполне отчетливы.

В своем экземпляре я прежде всего сделал вполне отчетливое подразделение по статьям и для каждой статьи по пунктам. Таких пунктов оказалось около 150.

Выполняя эту работу, я невольно выучил все технические условия наизусть, так что, рассматривая краткие спецификации проектов и чертежи, я сразу замечал отступления от технических условий и притом от какого именно пункта и какой статьи допущено отступление.

Наличие этих отступлений по степени их важности входило как одно из объективных оснований в оценку проекта. В Морской академии я к тому времени пробыл профессором уже 18 лет. Кроме оценки и рассмотрения дипломных проектов слушателей академии, на моей обязанности лежало рассмотрение „цензовых“ проектов, представляемых корабельными инженерами перед производством в звание младшего судостроителя (таких проектов ежегодно представлялось два или три), и таким образом у меня выработался значительный практический навык в этом деле.

Тем не менее оценка проекта всегда является если и беспристрастной, но все-таки не вполне объективной. Некоторый корректив вносился мною тем, что, рассмотрев каждый из проектов, я подробно сообщал свое мнение моим сочленам и подвергал мое заключение коллективному обсуждению.

Эта работа продолжалась около шести недель. Затем председатель морского технического комитета А. А. Вирениус созвал общее заседание всех отделов комитета, и, по обсуждении заключений отделов, было выработано общее заключение Морского технического комитета, и на основании его дана оценка проектов.

Наилучшим был признан проект фирмы Блом и Фосс, затем проект Балтийского завода и проект Виккерса.

Генеральный морской штаб, со своей стороны, признал наилучшим проект, составленный инженером Куниберти.

Это заключение штаба было дано, несмотря на ряд технических недостатков этого проекта, видимо, торопливо составленного, с отступлением от объявленных технических условий.

Одно из существенных отступлений состояло в том, что

противоминная артиллерия была расположена не в бортовых казематах, а совершенно открыто на верхней палубе, почти по диаметральной плоскости корабля. Генеральный морской штаб от себя разработал измененное в соответствии с техническими условиями расположение противоминной артиллерии и с этим, самим штабом внесенным изменением, признал проект Куниберти наилучшим.

Очевидно, что внесение самой решающей инстанцией изменений в представленный на конкурс проект составляло существенное нарушение условий конкурса и было совершенно недопустимо, потому такой измененный проект должен был быть снят с конкурса и не подлежать рассмотрению.

Заключения Морского технического комитета и Морского генерального штаба были доложены в совместном заседании морскому министру, которым в то время был адмирал И. М. Диков. Он не признал возможным взять на себя окончательное решение этого дела и приказал созвать специальное заседание из членов Адмиралтейств-совета, главных командиров портов и полных адмиралов флота.

Мне было поручено доложить этому совещанию заключение Морского технического комитета, представителю генерального штаба капитану 2-го ранга В. К. Пилкину — заключение штаба.

После двух заседаний, в которых были обстоятельно обсуждены оба заключения, совещание все-таки к окончательному решению не пришло и потребовало, чтобы я сделал в совещании подробный доклад, почему я как главный инспектор кораблестроения отдаю предпочтение проекту фирмы Блом и Фосс пред проектом Куниберти.

Несмотря на возможную сжатость изложения, мой доклад продолжался более 1½ часов. Мне пришлось сперва изложить основные принципы теории корабля, конечно, практически, но не математически, адмиралам известные, затем основные принципы строительной механики корабля, после чего я перешел к приложению этих общих принципов к проектам фирмы Блом и Фосс и к проекту Куниберти и обратил внимание на допущенное нарушение этих принципов в проекте Куниберти, а также на отступление в его проекте от технических условий. В результате проект Куниберти требует существенной переработки, так как его реализация в представленном им виде приведет к увеличению веса корабля или к недопустимой его перегрузке.

Тут же я обратил внимание, что с точки зрения строительной механики корабля наилучшим, далеко оставляющим за собой все остальные проекты является проект Балтийского завода, разработанный под руководством профессора Морской академии, корабельного инженера Ив. Гр. Бубнова.

После доклада мне был предложен целый ряд вопросов. Из этих вопросов я убедился, что изложенное мной превос-

ходно и лучше всех понято 86-летним адмиралом К. П. Пилкиным и 74-летним морским министром адмиралом И. М. Диковым, что и понятно — оба они занимали прежде должность председателя Морского технического комитета.

По окончании обсуждения, вопрос был поставлен на голосование. Всеми голосами членов совещания проект фирмы Блом и Фосс был признан наилучшим из представленных на конкурс проектов.

Это решение вскоре было обнародовано, и император Вильгельм прислал фирме Блом и Фосс высокопарную поздравительную телеграмму и выдал ей заказ на два громадных линейных крейсера. Эта телеграмма подействовала сперва на французскую прессу, затем на палату и, наконец, на правительство, подобно искре на порох.

Вопрос с чисто технической почвы был переведен на почву международной политики.

Французы вообразили, что вопрос идет не о технической помощи со стороны премированной фирмы нашим заводам (технической помощи, оцениваемой в сумме около 2 млн рублей), а о передаче немецкому заводу постройки всех четырех линейных кораблей на сумму около 180 млн рублей золотом.

Французские газеты и палата никак не могли взять этого в толк, пресса кричала о том, что не для того Франция размещала у себя русские займы, чтобы Россия передавала ее деньги Германии.

В результате председатель совета министров П. А. Столыпин потребовал от Морского министерства, чтобы фирме Блом и Фосс было дано отступное под видом покупки от нее конкурсного проекта, причем мне было поручено выработать это соглашение так, чтобы были и „овцы целы и волки сыты“.

В конце концов сошлись на 250 000 руб.

Так как проект Балтийского завода был по конкурсу вторым, а по конструкции корпуса корабля первым, было приказано приступить к подробной разработке этого проекта в техническом бюро завода.

По моему представлению, товарищем морского министра заводу было предложено вести эту разработку под руководством профессора Ив. Гр. Бубнова в техническом бюро завода, причем все необходимые указания Бубнов получал непосредственно от меня.

Мною было предложено:

Установленные главные размерения и элементы сохранить. Теоретический чертеж составить соответственно модели.

Конструкцию корпуса вести главным образом по продольной системе, с пазами обшивки днища по стрингерам, перекрывая паз настолько широкой планкой, чтобы при наибольшем расчетном напряжении на килевой качке не происходило

коробления днищевой обшивки при ее работе на сжатие (Эйлерова нагрузка не была превзойдена). Расчет этот делать на основании теории, разработанной профессором Бубновым.

Хотя обычная постановка в док и будет производиться на кильброки и на клетки под главными поперечными переборками, но надо устроить солидную килевую балку, на которой можно было бы ставить корабль только на кильбоки и которая передавала бы воспринимаемое давление через весьма солидные средние стойки переборок на самые переборки.

В постройку применить три сорта стали: а) обыкновенную мягкую судостроительную сталь с предельным сопротивлением около 42 кг/мм^2 и растяжением не менее 20%; б) сталь повышенного сопротивления до 63 кг/мм^2 и удлинением не менее 18% и в) сталь высокого сопротивления до 72 кг/мм^2 и удлинением не менее 16%.

Выработать точные нормы сопротивления указанных сортов стали по соглашению с металлургическими заводами и представить в возможно краткий срок на утверждение Морского технического комитета.

Со своей стороны, я сообщил, что для обыкновенной стали при переменной нагрузке (качка корабля) допустить рабочее напряжение не свыше 11 кг/мм^2 , для стали повышенного сопротивления — 16 кг/мм^2 и для стали высокого сопротивления при постановке в док 23 кг/мм^2 .

Таких указаний было дано весьма много. Кроме того, я через день приезжал на завод и следил за ходом работ по проектированию, давал на месте указания и разъяснения.

Я просил профессора Бубнова лично наблюдать за производством самых подробных расчетов крепости корабля и ее обеспечения с наименьшей затратой материала и по мере хода расчетов представлять их мне на просмотр и утверждение.

Эта работа была исполнена под руководством профессора Бубнова образцово. Расчеты по линейным кораблям „Петропавловск“, „Севастополь“, „Гангут“ и „Полтава“ были затем отлитографированы и, представляя пять громадных томов, являются истинным руководством по строительной механике корабля и проектированию судов.

Параллельно с этими расчетами шла разработка общих и детальных чертежей, составление спецификаций по корпусу, подробные весовые расчеты и т. д.

В корабельной чертежной Балтийского завода работало более двухсот чертежников, насколько помню, около двадцати корабельных и морских инженеров.

Разработка проекта турбинных механизмов шла под руководством английской фирмы Джон Браун. Турбины были приняты системы Парсонса как наиболее надежные.

Я дал Ив. Гр. Бубнову указание, чтобы фундаментом под турбинами, холодильниками и упорными подшипниками были устроены так, чтобы они согласовались с расположением дни-

щевых стрингеров, которые и воспринимали бы действующие усилия, в особенности при килевой качке корабля; эти усилия могли достигать значительных размеров.

Само собою разумеется, что это требование было передано механическому отделу завода через главного инженера-механика профессора Политехнического института А. П. Македонского. Как-то в июне или в июле 1908 г. я, будучи на заводе, попросил начальника П. Ф. Вешкурцева распорядиться, чтобы в кабинете главного механика были разложены чертежи турбинных установок и их фундаментов и те расчеты действующих усилий, о которых механическому отделу было сообщено корабельным инженером Бубновым. Одновременно я указал, что через час я приду рассмотреть эту работу, которая должна была быть уже законченной, ибо проектирование кораблей по другим частям подходило к концу.

Осмотрев произведенные работы, я заметил, что не только ни одно из моих указаний не исполнено, но главный инженер-механик даже не понимал поставленного вопроса, не имел ни малейшего понятия о гироскопических усилиях, устроил фундаменты без всякого согласования с конструкцией корпуса и т. п. Обратив на это внимание начальника завода, я в личной беседе с ним категорически потребовал немедленного увольнения Македонского от должности главного инженера-механика.

— Но, Алексей Николаевич, я этого сделать не могу, у Македонского с заводом контракт на пять лет, ему придется заплатить неустойку тысяч 50 или 60, — заявил Вешкурцев.

— Мне решительно все равно 50 000 или 500 000, — я вам высказал свое требование. Соедините меня по телефону с товарищем морского министра, дайте мне автомобиль, я поеду к товарищу морского министра, а сами будьте в вашем кабинете, так как наверное он потребует вас к себе, — ответил я.

Товарищ министра принял меня немедленно и, выслушав мой доклад, вызвал к телефону Вешкурцева и предложил ему немедленно отдать приказ по заводу об увольнении Македонского с сегодняшнего числа, не взирая ни на какие неустойки. Одновременно он вызвал немедленно к себе самого Вешкурцева.

Какой был разговор у Вешкурцева с товарищем министра, — мне неизвестно, но только после этого и Вешкурцев и механическая часть завода стали, как говорится, шелковыми. Исполнение моих требований никаких формальных затруднений более не встречало.

В сентябре 1908 г. контр-адмирал А. А. Вирениус достиг предельного возраста и был произведен в вице-адмиралы с увольнением от службы.

Я был тогда назначен и. д. председателя Морского технического комитета с оставлением в должности главного инспектора кораблестроения.

С дальнейшим проектированием кораблей связан ряд характерных эпизодов.

Один из этих эпизодов состоял в том, что турбины без всякого изменения их конструкции допускали форсирование до 45 000 л. с. лишь бы пар подавался в достаточном количестве. Между тем по выработанным механическим отделом техническим условиям на новые линейные корабли предполагалось установить такие же котлы Бельвиля, которые стояли на прочих судах флота, большей частью погибших при Цусиме.

Эти котлы при установке на линейные корабли, и то по расчету с крайним напряжением, могли дать пара на 32 000 л. с., при которых корабль развивал бы 21 $\frac{3}{4}$ узла. Таким образом, вопрос о форсировке отпадал, и получилась наглядная несообразность: турбины могут развивать 45 000 л. с., кораблю приданы такие размеры и обводы, чтобы он при этом имел ход 24 узла, а котлы, предполагаемые к установке, могут давать пар лишь на 32 000 л. с., т. е. на 21 $\frac{3}{4}$ узла.

Механический отдел комитета уперся на своем, и не было возможности его урезонить разумными доводами. Пришлось прибегнуть к хитрости.

Согласно Положению о морском техническом комитете, председатель комитета имел право созывать соединенные заседания нескольких отделов. На таких заседаниях он председательствовал сам и имел право приглашать к участию в заседании, кроме членов комитетов, и других специалистов, присутствие коих он считал нужным.

Я написал письмо командирующему флотом, тогда контр-адмиралу Н. О. фон-Эссену, о создавшемся нелепом положении, которое само собой устранилось, если бы, вместо котлов Бельвиля, поставили котлы системы Ярроу или им подобные, с надлежащим усилением. Такие котлы уже более четырех лет безотказно работали на эскадренных миноносцах, входивших в состав флота.

Я просил командировать для участия в заседании флагманских дивизионных механиков и всех, кого вообще Эссен признает нужным.

Эссена я знал с 1880 г. еще по Морскому училищу и был уверен, что моя просьба будет удовлетворена наилучшим образом.

Подготовив таким образом состав участников заседания, я сам доложил положение дела и поставил вопрос об установке на проектируемых линейных кораблях котлов Ярроу с несколько утолщенными трубками.

Голос механического отдела комитета был подавлен голосами механиков действующего флота, а все опасения и возражения механического отдела опровергались примерами из действующей практики.

После прений, я, не голосуя сам, поставил вопрос на го-

лосование. Большинство, насколько помню, двадцати трех голосов против трех вопрос был решен в желаемом мною смысле, тогда я присоединил свой голос к мнению большинства.

Механический отдел был одурачен, если позволительно так выразиться в столь серьезном деле.

Ал. Пав. Шершов превосходно составил журнал заседания, который я доложил товарищу морского министра, положившему резолюцию: „Согласен с мнением председателя Морского технического комитета“. Министр это решение утвердил, и наши линейные корабли вот уже 25 лет плавают с котлами Ярроу, развивая скорость более ожидавшейся.

Этим решением больше всех остался доволен механический отдел морского технического комитета, ибо этим снижалась с него всякая ответственность.

Второй эпизод относился к установлению цены разных сортов стали.

Я уже говорил о том, что требовались три сорта стали: обыкновенная судостроительная, повышенного сопротивления и высокого сопротивления.

Составление сметы на постройку кораблей лежало на обязанности заводов и Главного управления кораблестроения и снабжения. Однако я хотел установить, правильно ли не только с точки зрения чисто кораблестроительной, но и с экономической применение стали повышенных качеств, и не обойдется ли достигаемый на корпусе выигрыш веса слишком дорого. Понятно, что это зависело от количества и цены стали каждого сорта. По расчету веса корпуса количество стали уже было установлено, оставалось узнать цену.

С согласия контр-адмирала И. П. Успенского, начальника Главного управления кораблестроения и снабжения, я решил это сделать сам и, не принимая никаких окончательных решений, сообщить ему (в виде справки) полученные мною сведения.

В то время был синдикат, или объединение по продаже металла, изготовляемого разными заводами, под сокращенным названием „Продамета“.

Выяснив сперва у начальников Обуховского и Ижорского заводов, какова была бы цена пуда этих сортов стали, я пригласил в Морской технический комитет секретаря, ведавшего всеми делами „Продамета“, инженера Вургафта, Вешкурцева и начальника Обуховского завода Меллера, сообщив, что они вызываются не на заседание комитета, а просто на осведомительное совещание у меня в кабинете.

На этом совещании я просил Вургафта сообщить, какова цена стали каждого сорта, общим количеством около 5 000 тонн на каждый корабль, т. е. всего около 20 000 тонн, по которой „Продамет“ мог бы взять на себя поставку.

Насколько я помню, он заявил, примерно, такие цены за

пуд: сталь обыкновенная — 3 р. 25 к.; сталь повышенного сопротивления — 4 р. 75 к. — 5 р. 10 к.; сталь высокого сопротивления 7 р. 50 к. — 7 р. 75 к.

Я обратил его внимание на то, что эти цены, примерно, на 25% выше расценки наших казенных металлургических заводов.

— Может быть, их расценка и такова, но эти заводы слишком маломощны для поставки требуемого количества стали в тот короткий срок, как вам нужно, мы же объединяем все металлургические заводы и поставку металла не задержим, — последовал ответ.

— Так вы объединяете все заводы и в случае торгов на эту поставку цена у всех будет одна и та же?

— Да, приблизительно такая, как я вам заявил.

— А знакома ли вам вот эта весьма поучительная книга? — и, подав ему „Уложение о наказаниях уголовных и исправительных“, я открыл соответствующую статью, карающую тюремным заключением от 2 до 3 лет за деяние, именуемое „стачкой на торгах при поставках и подрядах для казны“.

— Здесь дано точное определение этого деяния, — сказал я, — посоветуйтесь с юрисконсультom вашего правления. Вы лично в этом деле как служащий белее снега и к вам эта статья не относится, но по толкованию главного военно-морского прокурора, с которым я советовался, эта статья целиком применима к собственникам тех заводов, которые входят в ваше объединение. Я могу пояснить это примером: поручите вашему юрисконсульту найти судебный отчет о деле, разбиравшемся лет 15 назад в Омске по обвинению первой гильдии купцов, которых назовем условно Иванов, Семенов и Петров, больших сибирских миллионеров, коммерции советников и кавалеров, причем Иванов был городским головой в Томске, Семенов — в Омске, Петров — в Иркутске. Они устроили соглашение об объединении цены при поставке спирта в казну. Управляющий акцизными сборами Западной Сибири Алексей Иванович Перимов возбудил против них дело „по обвинению в стачке на торгах“, по той статье, которую я вам показал. Суд приговорил Иванова к 3 годам тюремного заключения, а Семенова и Петрова — к 2 годам 8 месяцам каждого, да еще постановил взыскать с них какой-то невероятный, выражающийся восьмизначным числом штраф.

— А. И. Перимов — мой дядюшка, живет сейчас на покое в Казани и не откажется научить меня, как надо вести подобное дело.

— Вы скажете, что ваша контора утверждена правительством; но что правительством утверждено, то может быть и правительством же отменено.

— Имейте в виду, что мы будем блюсти интересы казны и что сочувствие печати, а также Думы и Государственного совета будет на нашей стороне.

— Позвольте вас поблагодарить за то, что вы пожаловали на это совещание.

Когда Вургафт вышел, мой товарищ Меллер вскочил. — Алексей, да ты с ума сошел — они на торги не явятся и ты останешься без металла.

— Нет, друг Саша, на „Продамете“ Россия клином не сошлась. Вот письмо ко мне члена-распорядителя правления Кулебакских заводов, в синдикат не входящих, Н. А. Данилова. Помни, что Кулебакские заводы работают в Выксунских лесах Нижегородской губернии на древесном топливе и производят великолепную сталь. Их цены: сталь обыкновенная — 2 р. 15 к. пуд; сталь повышенного сопротивления — 3 р. 50 к. и сталь высокого сопротивления — 4 р. 25 к. Эти цены такие потому, что я несколько поступился нормами удлинения, так как на древесном топливе получается сталь чисто углеродистая, с ничтожной присадкой силиция, в ней ни хрома, ни никеля, удорожающих металл, совершенно нет. Завтра я вместе с Успенским пойду к товарищу министра, а затем Успенский соответствующим образом оформит это дело. Без стали не останемся, а 2 000 000 рублей сохраним. Вургафт и „Продамет“ мой урок запомнят, нам придется еще иметь с ними дело.

Третий эпизод хотя и не имел прямого отношения к проектированию линейных кораблей, но зато имел весьма большое косвенное значение. Проектируемыми броненосцами интересовалась и Дума, и Государственный Совет, и печать, которая под рубрикой „Мы слышали“ сообщала иногда такие небылицы, которых сразу и не придумаешь.

Думская комиссия по обороне, в технике несведущая, придавала веру этим небылицам, запрашивала товарища морского министра, а он мне приказывал давать объяснения, в то время как я и без того был перегружен работой.

В „Новом времени“ тогда подвизался нападка на Морское ведомство „Брут“ — отставной полковник морской артиллерии В. А. Алексеев, весьма сведущий в своем деле человек, бывший начальник чертежной Обуховского завода.

Алексеев считал себя обиженным Морским министерством, ибо начальником Обуховского завода, после заболевшего Шеманова, был назначен полковник А. П. Меллер, младший по службе, а не полковник Алексеев, имевший полное право на это назначение; однако для назначения в это время было мало права старшинства, — нужно было еще „удостоение“ начальства.

Каким-то образом „Новое время“, а может быть, и сам Брут, раздобыли секретный журнал Морского технического комитета, которым Балтийскому заводу сообщались основные тактические и технические задания на проектирование линейных кораблей.

Брут подверг эти задания ядовитой критике, весьма талан-

тливо и хлестко изложенной. Государственная дума за эту статью ухватилась. Товарищ морского министра С. А. Воеводский решил пригласить членов Думы правого крыла и октябристов вечером, не помню какого числа, в зал морской библиотеки, где им будут доложены объяснения по статье Брута.

Мне было поручено составить и доложить эти объяснения.

Я пришел в зал, примерно, за час до начала заседания, чтобы ознакомиться с общим расположением зала, распорядиться расстановкой кресел, стульев и кафедры так, чтобы я мог говорить, не напрягая голоса, и чтобы всякому было отчетливо слышно каждое мое слово.

Вскоре пришел Меллер, а, примерно, через пять минут — Воеводский, видимо предупрежденный о том, что я уже в зале. Привожу краткий разговор с Воеводским:

— А. Н., прочтите то, что вы будете докладывать.

— У меня ничего не написано.

— Тогда расскажите.

— Не могу, ибо в таком случае весь обдуманный мною доклад пропадет, — мне придется повторяться и будет впечатление зазубренного урока, а не свободной речи. Вам надо, чтобы Дума не обращалась к Морскому министерству с запросами по поводу измышлений Брута и других борзописцев. Мне это еще больше надо, ведь давать объяснения приходится не столько вам, как мне. Если вы прикажете, я вам расскажу, но тогда и доклад делайте сами.

Вступился Меллер:

— Ваше превосходительство, вы его не переупрямите, оставьте докладывать как он хочет, он вам обещал, что после его доклада Дума будет удовлетворена и никаких больше объяснений требовать не будет.

— Ну, делайте, как знаете.

К назначенному часу собралось около 120 членов Думы, пришел адмирал К. П. Пикин, члены Адмиралтейств-совета, посередине первого ряда кресел — председатель комиссии обороны А. И. Гучков, рядом с ним Воеводский, затем К. П. Пилкин, член Думы граф Бобринский; во втором ряду — позади Воеводского, А. И. Звегинцев, на стульях остальные члены Думы, так что зал оказался заполненным.

Воеводский открыл заседание и сказал:

— Членам Государственной думы угодно получить объяснения по трем вопросам: каким образом секретный журнал Морского технического комитета стал достоянием гласности, что верно и что неверно по существу в статье Брута, какие вредные последствия может иметь опубликование этого журнала. Прошу вас сделать об этом доклад.

Свой доклад я начал со ссылки на дело гвардейского офицера графа Вонлярлярского, который, торопясь получить наследство, подкупил доктора Панченко, чтобы он отравил

родного дядю графа Вонлярлярского, оба пошли в бессрочную каторгу.

— Если граф миллионер и доктор медицины могли пойти на такое преступление из-за денег, то почему же вы считаете, что какой-нибудь писарек Морского технического комитета, получающий жалованье 25 руб. в месяц, должен быть более стоек перед деньгами и более честен, чем князья и графы? — спросил я у собравшихся.

Дальше я сослался на то, что присылаемые в запечатанных пакетах темы экзаменационных работ для гимназий выкрадываются, печати подделываются, и этими темами гимназии торгуют, предлагая их другим гимназиям. Это делается самым разнообразным образом — через гувернантку директора, через горничную инспектора и т. д.

Обращаясь к Звегинцеву, я сказал:

— Александр Иванович, мы с вами были вместе в Морском училище. Ваш выпуск в складчину подкупил „рыжего спасителя“ Зуева, чтобы получить экзаменационные задачи по мореходной астрономии. Задачи эти печатались в литографии Морского училища под надзором инспектора классов, бумага выдавалась счетом, по отпечатании камень мылся в присутствии инспектора и т. д. Однако стоило только инспектору на минутку выйти, как Зуев, спустив штаны, сел на литографский камень и получил оттиск задач по астрономии. Вы лично, Александр Иванович, по выбору всего выпуска списали на общее благо этот оттиск. Ведь так это было?

Сквозь гомерический хохот всего зала послышался робкий ответ Звегинцева:

— Был грех.

Первый вопрос о разглашении сведений был исчерпан.

Чопорный Воеводский покраснел как рак, а старый адмирал К. П. Пилкин неудержимо громко смеялся в свою белую окладистую бороду.

Разобрав по существу статью Брута, я указал в ней важные ошибки и мелочные придирки, — передавать эту часть моей речи нет возможности, так как пришлось бы воспроизводить длинную статью Брута.

Наконец, по третьему вопросу я сказал:

— Значение опубликования этого журнала Морского технического комитета равно нулю, ибо этот журнал заключал лишь краткую сводку тех технических условий, которые были разосланы кораблестроительным заводам всего мира как приложение к приглашению участвовать в конкурсе. В декабре 1907 г. печатная тетрадь, содержащая эти условия, раздавалась в Морском техническом комитете даром всем инженерам, желающим принять участие в конкурсе.

По окончании заседания ко мне подошел К. П. Пилкин:

— Спасибо вам, давно я так не смеялся, как сегодня.

Подошел ко мне и Воеводский, все еще красный:

Удивляюсь, как вы решились в таком почтенном и многочисленном собрании рассказывать такие вещи. Конечно, я бы вам ничего подобного не разрешил.

— Ваше превосходительство, — возразил я, — Звегинцев, прослуживший во флоте несколько месяцев и перешедший в гусары, считается в Думе первым специалистом по морским делам. Он главный заводчик всех запросов, и, поверьте, больше он со вздорными запросами к Морскому министерству обращаться не будет, как я вам и обещал.

Приведу в заключение четвертый эпизод.

Летом 1908 г. меня вызвал Бострем и сообщил, что комиссия обороны Государственного совета выразила пожелание получить от Морского министерства разъяснения по составляемым проектам линейных кораблей. К Морскому техническому комитету относятся следующие три вопроса:

Отчего в Цусимском бою наши корабли опрокидывались?

Какие приняты меры, чтобы проектируемые корабли были свободны от этого недостатка?

Постройка кораблей продолжается четыре года, — не устают ли они за это время?

Бострем предложил мне подготовить ответы на эти вопросы и доложить их Государственному совету. По другим вопросам должен будет докладывать Морской генеральный штаб.

Я приказал изготовить в крупном масштабе ($1/25$) толстыми линиями необходимые чертежи, чтобы по ним давать объяснения. В назначенный день я заранее пришел в тот зал, где должно было происходить заседание, и раздобыл все, что нужно, для технического доклада.

Надо сказать, что оборонная комиссия Государственного совета состояла под председательством П. Н. Дурново, довольно долго в молодые годы служившего во флоте. В комиссию входили бывшие морские министры: адмиралы Н. М. Чихачев, А. А. Бирлев и многие заслуженные генералы: герой турецкой войны Хр. Хр. Рооп, инженер-генерал Рерберг, сохранивший до старости светлый ум и обладающий огромными познаниями во всех отраслях инженерного дела. Затем были разные по табели о рангах „второго класса особы“, в их числе два бывших генерала-контролера по военноморской отчетности. Всего было около ста человек, в большинстве с техникой и морским делом не знакомых, но среди них были и специалисты инженеры, как Рерберг.

Дурново дал мне для доклада 45 минут.

Я изложил в самом сжатом виде основания учения о пловучести и остойчивости корабля, обратив особое внимание на обеспечение целостности и водонепроницаемости надводного борта. Затем изложил понятие о боевой пловучести и о боевой остойчивости корабля и как они обеспечиваются брони-

рованием и подразделением корабля переборками. Указал, что у кораблей типа „Бородино“ это обеспечение было недостаточно и разрушение тонкого борта фугасными снарядами таково, что получается пробоина около 100 кв. футов с развороченными и во внутрь и наружу кромками, так что временная заделка пробоины деревянными щитами была совершенно невозможна, при разрушении же небронированного борта корабли типа „Бородино“, особенно в перегруженном состоянии, утрачивали остойчивость и опрокидывались.

Отсюда явствовал и ответ на второй вопрос: обеспечить боевую пловучесть возможно толстым поясом брони по всей длине; для обеспечения же остойчивости и сохранения по мере возможности целости надводного борта следует поставить во всю его высоту и по всей длине пояс тонкой брони, которая при косвенном ударе фугасными снарядами не пробивается, а при ударе ближе к нормам если и пробивается, то получается малой площади входное отверстие с гладкими, а не развороченными кромками, которое весьма быстро может быть задраено специально заготовленными щитами.

Что касается третьего вопроса — не устареют ли корабли за время постройки, то прежде всего надо дать точное определение того, что вы разумеете под словом „устареют“.

Обыкновенно требуют, чтобы проектируемый корабль был при начале проектирования сильнейшим кораблем в мире.

Если это так, то я отвечу, что наши линейные корабли устареют не за четыре года своей постройки, а с завтрашнего дня.

Если это требование рационально, то какое вы имеете основание полагать, что Государственный совет наших политических противников глупее нас с вами? Если вы сегодня мне, вашему главному инспектору кораблестроения, предъявите это требование, то их главный инспектор кораблестроения, начав проектировать линейный корабль завтра, получит такое же требование от них и должен будет принять во внимание и наш корабль и проектировать корабль сильнее нашего. Не о едином дне надо заботиться, а предвидеть, что можно, и проектировать корабль так, чтобы он возможно долгое время оставался боеспособным и мощным. Вот что положено мною в основу проектирования наших линейных кораблей.

Эти слова мои были покрыты дружными аплодисментами всей комиссии — случай в Государственном совете небывалый.

Прошло 25 лет с тех пор, как эти линейные корабли вступали в строй. Все иностранные сверстники наших линейных кораблей давно обращены в лом, наши же гордо плавают по водам Балтики и Черного моря.

— „Ваш превосходный „Марат“ с честью несет социалистическую вахту в течение 18 лет“.

Этим приветствием товарища Ворошилова линейному ко-

раблю „Марат“, этими словами я имею основание гордиться и считать, что данное мною в 1908 г. обещание исполнено.

Мне остается высказать пожелание, чтобы те корабли, которые теперь начаты постройкой, — ныне самые сильные в мире, — подобно старику „Марату“ на многие годы сохранили свою боевую мощь, являясь на всех морях и океанах несокрушимым оплотом обороны нашей великой и прекрасной социалистической родины.

КАК БЫЛИ ПОЛУЧЕНЫ 500 МИЛЛИОНОВ НА ФЛОТ В 1912 г.

В 1912 г. я был заслуженным профессором Морской академии, в которой я тогда читал „Теорию корабля“ и „Дифференциальное и интегральное исчисления“, вместе с тем я состоял для особых поручений при морском министре, адмирале И. К. Григоровиче.

Как-то Григорович вызвал меня по телефону срочно к себе и сообщил, что в Государственной думе назначено заседание, на котором будет рассматриваться законопроект об ассигновании 500 миллионов рублей на возобновление флота. На этом заседании ему надо будет прочесть доклад о необходимости этого ассигнования; составленный же Морским генеральным штабом доклад его не удовлетворяет, ввиду излишней длинноты, малой понятности для неспециалистов и малой убедительности, поэтому он предложил мне как математику написать этот доклад кратко, ясно и доказательно.

— Позвольте мне, — отвечаю, — завтра утром представить вам план такого доклада и получить ваши ближайшие указания, тогда послезавтра я вам представлю этот доклад.

Доклад был мною написан. Вот его содержание.

„Представленный Государственной думе законопроект о программе судостроения на ближайшее пятилетие должен придать твердую последовательность и определенность воссозданию флота и является поэтому делом первостепенной важности для государственной обороны, ибо главная задача Балтийского флота есть оборона столицы.

Петербург имеет для государства главенствующее значение не только как центр всех высших правительственных учреждений, но в нем сосредоточиваются и правления большей части банков, железных дорог, акционерных компаний и прочих торговых и финансовых предприятий.

В чисто военном отношении в Петербурге сосредоточены результаты долголетней работы штабов, т. е. все планы мобилизации и последовательности пополнения, убыли и восстановления вооруженных сил, запасы карт, топографических планов, планшеты и доски для их печатания. Вблизи Петербурга расположены главнейшие пороховые, пушечные и сна-

рядные заводы, в самом Петербурге — трубочные, патронные и минные заводы.

В Петербурге хранятся громадные запасы золота Государственного банка, монетного двора, сокровища Эрмитажа, неисчислимые капиталы частных финансовых предприятий, денежные запасы государственного казначейства и, наконец, даже сама Экспедиция заготовления государственных бумаг находится в Петербурге.

Отсюда становится ясным, что занятие Петербурга неприятелем не только завершает войну в его пользу, но даже окупает ее, ибо наложение секвестра на все государственные и общественные капиталы доставит такую изрядную контрибуцию, перед которой испрашиваемые ныне на флот 500 миллионов представляются ничтожною суммой.

Понятно, что наш возможный противник, превосходно осведомленный, отлично разрабатывающий планы своих действий, ясно сознает значение Петербурга и, конечно, изберет его непосредственным предметом своих действий.

В союзе с какими бы державами мы ни были, их флоты в Балтийское море проникнуть не могут. Чтобы заминировать Бельты и Зунд, достаточно нескольких часов, — не станет же Германия дипломатическим путем испрашивать на то предварительного согласия Дании, тогда германский флот, за исключением нескольких второклассных судов, достаточных для охраны этого заграждения, имеет полную свободу действий в Балтийском море, когда ему это потребуется.

В представленной объяснительной к программе записке вы видите ничтожность той силы, которую мы можем теперь противопоставить Германии; ясно, что полное овладение морем для Германии — вопрос нескольких дней, и само собою понятно, что Германия приложит к тому все усилия, в соразмерности с важностью задачи.

Овладев морем, Германия так же свободно, как Япония в минувшую войну, сможет производить в любом месте высадки огромных армий.

Представьте себе теперь высадку сильной армии где-нибудь на Финляндском побережье, сопровождаемую изданием громкого манифеста, с провозглашением независимости Финляндии от русского ига. Эта армия будет обеспечена с обоих флангов и тыла; при своем наступлении она имеет не только железную дорогу, но еще и море, через которое к ней идет подвоз провианта, запасов, подкреплений, а на обратных пароходах — эвакуация больных, раненых и пр. Примите во внимание, что даже средних размеров коммерческий пароход в 10 000 тонн грузовой вместимости равносителен десяти железнодорожным поездам, а таких пароходов в германском торговом флоте сотни, не считая 15 000 — 20 000-тонных, которых десятки. Заметьте, что эта армия будет идти по стране, к ней дружески, а к нам враждебно настроенной, что, вла-

дея морем, она постоянно может тревожить сообщения и тыл нашей армии, которая должна будет идти навстречу, имея в своем распоряжении только одну железную дорогу, да и то едва связанную с имперскими.

Взвесьте все это и оцените, сколько шансов имеет неприятель на успех такой операции и какие усилия он к его обеспечению приложит, сознавая, что объект этой операции не порт-артурская пята, а голова России.

Я не буду утомлять вас перечислением возможных крупных десантных операций противника по южному побережью Финского и Рижского заливов и Балтийского моря для действий во фланг и в тыл главным нашим сухопутным силам и для поддержки левого фланга наступления неприятельских войск, взгляните на карту, поставьте себя на место нашего противника и посмотрите, как бы вы стали действовать хотя бы только для того, чтобы отвлечь возможно большее число войск на защиту побережья и подступов к столице. Поверьте, что противник будет действовать лучше, планомернее, чем мы можем себе вообразить, сумеет использовать во вред нам всякую нашу неподготовленность, всякую оплошность, всякое наше слабое место.

Итак, вы видите неограниченную важность флота в деле обороны государства и возможного исхода такой войны, которой будет решаться сам вопрос о дальнейшем его существовании.

Часто говорят, что для указанной выше главной задачи флота — обороны Балтийского побережья — достаточно иметь минные суда и подводные лодки и что больших боевых судов не надо.

Такой взгляд неправилен. Флот не может получать одностороннего развития одних типов судов в ущерб другим, надо иметь суда всех типов и в определенной пропорции.

В самом деле, положим, что мы пожелали бы основать нашу оборону только на минных и подводных судах, посмотрим, как тогда повел бы свои действия противник.

Современные миноносцы несут теперь не только минное вооружение, но и сравнительно сильную артиллерию. Быстрота их хода почти равна скорости мины, поэтому действовать миной по миноносцу бесполезно — попадание почти невозможно; при встрече миноносцы вступают в артиллерийский бой, в котором численное превосходство противника обеспечивает ему решительный успех.

Точно так же миноносцы бессильны против быстроходных, так называемых „малых“, или „легких“, крейсеров, достигших, однако, теперь водоизмещения 6 000—8 000 тонн и несущих 8-дюймовые орудия.

Ясно, что неприятель вышлет против нашего минного флота свои миноносцы и свои малые крейсера, при поддержке

которых или уничтожит наши миноносцы или заблокирует оставшиеся из них в Кронштадте.

Подводные лодки также бессильны против миноносцев и быстроходных малых крейсеров, и ясно, что когда море охраняется миноносцами противника, то подводная лодка может идти лишь подводным ходом, а это значит удаляться не более 35 миль от своей базы.

Таким образом, если бы мы имели только миноносцы и подводные лодки, то они скоро очутились бы загнанными в Кронштадт, а неприятель явился бы полным хозяином всего моря до линии, примерно, в 40—50 милях, скажем 100 верстах от Кронштадта и неприятель не откажет себе в удовольствии видеть эффект бомбы, брошенной с аэроплана хотя бы на Невский проспект.

Отсюда ясно, что для поддержки наших миноносцев против неприятельских и нам надо иметь „малые“ быстроходные крейсера с сильным артиллерийским вооружением.

Положим, что мы завели бы подводные лодки, миноносцы и „малые“ крейсера, — противник выслал бы свой минный флот, свои „малые“ крейсера и на поддержку им быстроходные же большие броненосные крейсера, от одного вида которых малому крейсеру надо уходить, чтобы не быть расстрелянным и утопленным 12 и 14-дюймовыми фугасными снарядами с дальних расстояний. Кроме того, он выслал бы несколько второклассных броненосцев, которые ходили бы с опущенными сетями, не боясь мин, а своей артиллерией уничтожили бы опорные пункты нашего флота и наших подводных лодок.

Вы видите, значит, необходимость больших крейсеров, без которых минная оборона не может быть обеспечена.

Большие броненосные крейсера теперь отличаются от линейного броненосца разве только большею скоростью хода и своею более слабою по числу, а не по калибру орудий, артиллерией, поэтому большому крейсеру невыгодно вступать в артиллерийский бой с линейными броненосцами, и если большие крейсера противника будут иметь поддержку в виде линейных броненосцев, то нашим крейсерам придется им уступить или же опираться на такую же поддержку.

Таким образом вы видите, что возможна лишь планомерная рассчитанная борьба флота против флота, причем флот есть органическое целое и отсутствие в нем какого-либо типа судов или их относительная малочисленность не искупается преувеличенным развитием числа судов другого типа — их излишнее число не доставит преобладания над противником, а представит лишь напрасную трату средств, которые при более правильном соотношении были бы использованы выгоднее.

Необходимо сказать еще несколько слов о минном заграждении. Минное заграждение действительно лишь тогда, когда оно обеспечено поддержкою береговых укреплений

или боевого флота от тралящих судов; если же этого нет, то осторожный противник протралит себе фарватеры и своими сторожевыми судами обеспечит их от возможного или случайного заграждения, поэтому минные заградители имеют вполне определенную и весьма важную задачу, но и она должна быть в связи с боевым флотом, а не может быть исполняема без него.

Пояснив таким образом необходимость иметь в составе флота суда всех типов, надо обратить внимание на обеспечение возможности флоту бороться возможно долгое время и с возможным успехом с более многочисленным и сильным противником. Здесь успех обеспечивается подготовкою позиций и близостью базы к месту главных операций.

Как видно, ближайшею и главною задачею флота является не допустить противника к овладению Финским заливом. Благоприятное положение Ревеля, оцененное еще Петром Великим, указывает этот пункт как естественную базу для флота (как в смысле запасов, ремонта, укрытия, так и как пункта опоры для борьбы с противником), поэтому в общий план воссоздания флота включено и создание базы для флота в Ревеле.

Флот, хотя бы на первое время и немногочисленный, но гармонически составленный из линейных броненосцев, больших и малых крейсеров, миноносцев и подводных лодок и минных заградителей, базирующийся на Ревель, потребует от неприятеля уже весьма серьезных усилий для завладения морем. Неприятелю уже нельзя будет выслать передовые только отряды миноносцев или легких крейсеров, ему придется вести наступление всем флотом, на походе ему нельзя будет идти с опущенными сетями, ибо он должен будет быть всегда готов к бою, или, точнее говоря, он должен будет вести свое наступление с боем. Это значит, что тогда наши подводные лодки, наши минные суда, наши минные заграждения получают полную действительность и пока наш флот не будет уничтожен в конце вместе со своей базой — Ревелем, побережье Финского залива будет обеспечено от высадки неприятельской армии.

В Черном море задачи нашего флота настолько очевидны и встретили от Государственной думы такую немедленную поддержку, что в настоящую программу включены лишь те два „малых“ крейсера, которые должны обеспечивать действия минного флота, и затем суда вспомогательного назначения, относящиеся к оборудованию Севастопольского порта и базы для флота.

Наконец, в Тихом океане ближайшею задачею флота является поддержание обороны Владивостокской крепости с моря, — для этой цели там и предполагается постройка подводных лодок, базирующихся на Владивосток.

Я не буду утомлять ваше внимание подробным перечи-

слением потребных кредитов, — все это вы можете видеть в таблице вместе с изложением оснований сделанных расценок. Скажу лишь, что всего испрашивается 502 744 000 руб., из них 392 500 000 пойдут на сооружение боевых судов, 15 477 000 — на вспомогательные суда, 13 133 000 — на пловучие средства портов, т. е. 421 107 000 руб. — на судостроение, остальные 81 637 000 — на оборудование баз и заводов.

Эти числа вас могут поразить своею громадностью, но если их сопоставить с важностью флота для обороны государства и если примете в расчет, что все будет исполняться в России, что при судостроении около 80% составляет плата за рабочую силу, что ассигнованием этих средств вы полагаете прочный фундамент под самые насущные нужды государственной обороны и что при этом вы дадите заработок сотням тысяч рабочих и приложению их трудоспособности во всех отраслях промышленности, — то вы не откажите в том полумиллиарде, который нужен России на возобновление ее флота“.

Так называемые „знатоки дел думских“ уверяли, не зная содержания доклада морского министра, что Морскому министерству обеспечено большинство в 4 или 5 голосов.

К общему изумлению, оказалось 288 голосов „за“ и 124 „против“.

ДЕЛО О „РЮРИКЕ“ И ЧЕРТЕЖАХ 10-ДЮЙМОВОЙ ПУШКИ

Государственная дума сделала осенью 1907 г. запрос Морскому министерству по поводу передачи фирме Виккерс чертежей 10-дюймовой пушки при заказе крейсера „Рюрик“.

Товарищ морского министра, контр-адмирал И. Ф. Бострем, вместо того, чтобы дать ответ по существу, поручил юридической части приискать статью, согласно которой при заказах за границей товарищу министра представлено право решать, какие сведения могут быть сообщаемы фирмам.

Юридическая часть составила такой доклад, но по небрежности перепутала не только номер статьи, но и номер тома. Бострем и прочел этот доклад в пленарном заседании Думы.

Один из членов Думы навел справку. Оказалось, что приведенная статья взята из Лесного устава и гласит: „За самовольную порубку леса в казенных лесах виновные подвергаются штрафу по такой-то расценке и сверх того наказанию по такой-то статье Уложения о наказаниях уголовных и исправительных“ (цитировано по памяти). Понятно, что в зале поднялся неумолкаемый хохот, под который Бострем должен был сойти с кафедры. После этого какое бы объяснение

Бострем ни давал, в зале раздавались возгласы: „Посмотрите в Лесной устав, там об этом сказано“. Бострему нельзя было и показаться в Думе, и ему пришлось дать другое назначение.

Товарищем министра был назначен контр-адмирал С. А. Воеводский, сам на заседания думских комиссий не ходивший, а посылавший начальников соответствующих частей.

Таким образом, по технической части всякие объяснения приходилось давать мне.

Возникло опять дело о „Рюрике“ и чертежах 10-дюймовой пушки. Чтобы избавиться раз навсегда от необоснованных придилок, я составил приводимый ниже доклад. Когда я представил этот доклад Воеводскому на утверждение, он замахал на меня руками и ногами и нашел, что из всего доклада нельзя прочесть в думской комиссии ни одного слова.

— Позвольте мне испросить мнение министра, — сказал я.

— Ступайте, он вам покажет, как такие доклады вносить.

Министром был адмирал И. М. Диков. Прослушав мой доклад, он не только разрешил прочтение этого доклада в Думе, но и сказал:

— Приказываю вам прочесть этот доклад от моего имени, не изменяя и не опуская в нем ни единого слова. Передайте это приказание товарищу министра.

Вот содержание моего доклада:

„В прошлом заседании бюджетной комиссии и комиссии по государственной обороне, член Государственной думы Н. Е. Марков¹ пожелал иметь некоторые объяснения относительно орудий крейсера „Рюрик“. Ввиду того, что по поводу сообщения фирме Виккерс чертежа этих 10-дюймовых пушек был сделан запрос Морскому министерству и имелось множество всякого рода газетных нападок на Морское министерство и Морской технический комитет, я позволю себе представить соединенной комиссии некоторые дополнительные данные, которые, может быть, остались комиссии неизвестными, а именно: а) подлинник того чертежа, копия которого была сообщена фирме Виккерс, б) чертеж этой пушки, составленный фирмой Виккерс, и в) Артиллерийский журнал № 3 за 1897 г., в котором во всеобщее сведение напечатаны описание и чертежи 10-дюймовой пушки в 45 калибров, когда такая пушка была введена в вооружение наших приморских крепостей, на каковых она и по сей день является самым сильным орудием. Я попрошу вас тщательно сличить оба наших чертежа и обратить внимание на дальнейшие приложенные к приказу чертежи. Вы увидите, что на этом чертеже показано гораздо больше конструктивных деталей, нежели на нашем, причем эти детали показаны в гораздо более крупном мас-

¹ Марков 2-й, крупный помещик Курской губернии, руководитель черносотенного Союза русского народа. Впоследствии белоэмигрант.

штабе. Если затем принять во внимание, что опытное лицо из чертежа в масштабе сумеет извлечь все необходимые данные для постройки подобного орудия, причем оно могло бы снабдить его даже затвором нашего типа, то вы согласитесь, что означенным приказом открыто сообщается во всеобщее сведение гораздо более данных, нежели было сообщено фирме Виккерс при заказе ей пушек для „Рюрика“. Надеюсь, что теперь вам станет ясно истинная ценность того секрета, который якобы был неосторожно выдан Морским министерством. Эта ценность составляет 30 коп., если купить номер Артиллерийского журнала, и 5 коп., если в Главном артиллерийском управлении купить указанный приказ генерала-фельдцейхмейстера.

Отсюда, однако, не должно делать тот вывод, чтобы я лично одобрял разглашение сведений о вооружении наших судов и крепостей. Я полагаю, что этого должно всемерно избегать. Лучше считать здесь все секретным, нежели все гласным. Но во всяком случае секрет секрету рознь — ценность одних сведений ничтожна и оглашение их безвредно, оглашение же других сведений часто может принести непоправимый вред.

Чтобы дать вам пример сведений этого последнего рода, позвольте мне привести следующие выдержки из одного, к сожалению, ставшего гласным и общедоступным, официально-го документа. Я не буду доискиваться причины, почему приводимые ниже сведения получили огласку, не буду кого-либо обвинять или приписывать это чьей-либо злой воле или умыслу, но я надеюсь, — вы согласитесь со мной, что необходимо принять меры к тому, чтобы ничего подобного не могло повториться.

Приводимые ниже выдержки я снабдил небольшими пояснениями, которые невольно возникают у всякого, кто знаком с сущностью артиллерийского или минного дела. Вот эти выдержки:... „Наш броненосец „Полтава“ был во всех боях. 28-го числа¹ фугасные снаряды вырывали из небронированного борта целые сотни квадратных футов, но в бронированном борту они ничего не делали“... „...Наши броненосцы „Андрей“ и „Павел“ для прежних фугасных снарядов с трубкой большой чувствительности окажутся очень мало уязвимыми. Они были перебронированы по проекту А. Н. Крылова. Является существенная необходимость дать фугасному снаряду способность пробивать броню хотя бы до 4 дюймов, чтобы внести разрушения во внутрь корабля, а не только быть наружным фугасом. Разработкой этого вопроса заняты в настоящее время Полигон и Обуховский завод, и, повидимому, они идут по правильному пути“...

„Еще в 1885 г. был выработан весьма тонкостенный проч-

¹ Имеется в виду бой 28 июля 1904 г. *Ред.*

ный снаряд с большим разрывным зарядом, отвечающим требованиям. К сожалению, он оказался очень дорогим, вследствие чего и не был принят, при выделке же из обычной дешевой стали толщину стен пришлось увеличить, и мы получили 8-дюймовый фугасный снаряд в 214 фунтов весом с разрывным зарядом в 6 фунтов, тогда как нынешний такой же 8-дюймовый снаряд весит 274 фунта и имеет 38 фунтов разрывного заряда...“ „...Снаряд был облегчен, чтобы придать наибольшую настильность траектории... например, 6 дюймов с 136 до 101 $\frac{1}{4}$ фунта некоторым уменьшением его длины“... „Другой недостаток — необеспеченность действия разрывной трубки — произошел по недостатку выделки самой трубки... В настоящее время трубка выработана, что стоило многих сотен выстрелов, и чувствительность ее доведена до обеспеченного взрыва 12-дюймового снаряда при ударе о $\frac{1}{2}$ -дюймовый стальной щит...“ „...Ранее разрывной заряд в снарядах у нас употреблялся из пироксилина или бездымного пороха. Оба вещества сравнительно небольшой плотности, около 1.1, поэтому его помещалось в снаряде мало. Кроме того, продукты взрыва бесцветны, а потому разрыв снаряда на больших расстояниях последней войны не помогал видеть места падения снарядов и не облегчал пристрелки, тогда как черный дым шимозы показывал это ясно. Сначала в нашей научно-технической лаборатории была сделана попытка увеличить плотность заряда пироксилина, и действительно удалось добиться прессовкой такой плотности, что пироксилин этот, получивший название „слонит“, совершенно напоминал собою даже по наружному виду слоновую кость, сила же взрыва его несколько не уступала шимозе, но выделка его была сложна и дорога.

Затем удалось воспроизвести шимозу, но на ней не остановились, так как нашлось совершенно безопасное в обращении и хранении и столь же сильное взрывчатое вещество, названное толлом. Снаряды эти окончательно выработаны и заводам даны заказы на валовое производство их...“

Я сделал эти выписки из разных мест разбираемого документа и даже изменил порядок их, чтобы составить связный текст из этих отдельных выписок, к которым я не прибавил ни одного слова и в которых ни единого слова не изменил.

Так поступил бы всякий знающий и вдумчивый читатель, которому было бы поручено по этим данным составить полную картину нашего артиллерийского вооружения, выработанного на основании опыта войны.

Дополним теперь приведенные данные сведениями, логически из них вытекающими, а именно:

так как новый 8-дюймовый снаряд весит 274 фунта и имеет 38 фунтов разрывного заряда и все снаряды геометрически подобны, то:

12-дюймовый весит $274 \cdot \frac{1728}{512} = 924$ фунта и его разрывной

заряд $38 \cdot \frac{1728}{512} = 128$ фунтов.

10-дюймовый весит $274 \cdot \frac{1000}{512} = 535$ фунтов и его разрывной заряд $38 \cdot \frac{1000}{512} = 74$ фунта и т. д. Получаются числа, вполне согласные с действительностью.

Снаряды эти изготовляются из стали весьма высокого качества и способны пробивать, не взрываясь снаружи, а внося разрушение за 4-дюймовую плиту.

Для этого они должны быть снаряжаемы весьма стойким и малочувствительным к удару само по себе веществом. Это вещество хотя и названо „толом“, но этот псевдоним легко раскрыть, взяв каталог фирмы „Karbonit“ в Гамбурге и отчеты таможенного департамента о провозе товаров из-за границы, как то было сделано для того, чтобы узнать, что такое мелинит. Сейчас же доберемся и до истинного названия данного вещества.

Снаряды снабжаются трубкой, сконструированной так, что сама по себе она чувствительна, ибо действует при ударе о $1\frac{1}{2}$ -дюймовый стальной лист, но в ней процесс передачи детонации несколько замедлен, чтобы снаряд большею своею частью длины успел пройти преграду, ибо иначе он не пробивал бы 4-дюймовой брони.

Приведенных данных более чем достаточно, чтобы иметь полное суждение о наших фугасных снарядах, явившихся результатом как опыта войны, так и трехлетних усиленных трудов, составляющих истинный, а не мнимый, государственной важности секрет.

Разбираемый документ не ограничивается лишь этими сведениями,—он дает указания и об обучении наших комендоров и притом о таком, которое у нас почитается вполне секретным. В документе написано:

„Стрельба полными боевыми зарядами производится подобно предыдущей, но на самых больших расстояниях: 12 и 10-дюймовыми на 70, 80, 90 и 100 кабельтовых, а 6-дюймовыми до 60 кабельтовых“.

Не менее ценные сведения заключаются в разбираемом документе и по минной части: „Мины заграждения в прошлую войну из оборонительного оружия неоднократно получали значение оружия для нападения постановкой их на пути неприятельских судов... Такой способ употребления мин заставил предъявить к ним требования:

- 1) чтобы оторвавшаяся от якоря и плавающая на поверхности мина не могла повредить натолкнувшееся на нее судно;
- 2) чтобы при постановке заграждения не было всплывших мин, могущих указать место заграждения, и такие мины то-нули;

3) увеличить безопасность постановки мин.

Из сопоставления этих требований всякий наш противник будет рассуждать так: чтобы обеспечить себя от русских мин, стоит только пустить впереди боевых судов тральщики, которые сами сидели бы мелко и вели бы трал с ножницами, которые обрезали бы минрепы. Столкновения с всплывшей миной бояться нечего, — она безопасна. Такое указание противнику весьма ценно, и разоблачение этого секрета, может быть, заставит нас вновь изменить образец наших мин заграждения и считать даром потраченными большие деньги и большой труд.

О торпедах Уайтхеда сообщено также весьма ценное указание — оно уже обошлось Морскому ведомству ровно в 10 000 фунтов стерлингов, т. е. почти в 100 000 руб. золотом. Вот эти строки:

„Через каждые три года появляется новый тип торпеды, оставляющий далеко позади предыдущий образец“.

„Теперь на заводе Уайтхеда в Фиуме разработана торпеда, движущаяся подогретым воздухом, вместо холодного. Эти торпеды развивают на 1 000 м 38—40 узлов, вместо прежних 32—34“.

„Морское ведомство заказало 10 штук таких образцовых торпед и летом приступит к валовой их выделке на русских заводах“.

„Необходимо здесь указать, что по выделке наши торпеды заводов Лесснера и Обуховского ни в чем не уступали и в смысле точности отделки даже превосходили торпеды завода Уайтхеда, но инициатива усовершенствований и достижение лучших конечных результатов до сих пор оставалась у завода Уайтхеда, к которому всегда и приходилось прибегать для получения образцов. Так и с подогреванием воздуха: хотя у нас опыты в этом направлении начались еще в 1903 г., но к удовлетворительным результатам не привели, тогда как у Уайтхеда таковых добились“.

Уайтхед, заключая контракт на изготовление 10 торпед, не выговаривал себе никакого особого вознаграждения и ничем не обуславливал их поставки; когда же наши приемщики явились за получением торпед, то им было заявлено, что ввиду того, что эти торпеды должны служить образцом для выделки подобных же на русских заводах, Уайтхед их отпускать не согласен, считает контракт нарушенным и требует или единовременного вознаграждения в 10 000 фунтов или премию по 35 фунтов с каждой, изготовленной в России, торпеды с его приспособлением для подогревания воздуха.

Вот первый осязательный результат опубликования рассматриваемого документа, имеющего следующее заглавие: „Свод устных и письменных объяснений, данных представителями Морского министерства в соединенных заседаниях комиссии по государственной обороне и четвертой бюджетной

подкомиссии по вопросу о мерах к усовершенствованию судостроения и реорганизации ведомства", составленный членами Государственной думы А. И. Звегинцевым и Федоровым (приложение 6-е к докладу IV бюджетной подкомиссии).

Я прошу вас сопоставить приведенные мною выдержки с сообщением Виккерсу чертежа 10-дюймовой пушки, мною вам показанного, взвесить последствия такого разглашения истинных, государственной важности тайн, сделанного, я в том убежден, не по злой воле, а единственно неведением, и обсудить совместно с представителями Морского ведомства меры, которые надо принять, чтобы ничего подобного не могло повториться в будущем.

Этот доклад я делаю, и это последнее требование я выставляю от имени морского министра по полученному мною полномочию".

После прочтения этого доклада представитель комиссии обороны А. И. Гучков¹ пришел в ярость.

— Я считаю ваш доклад совершенно неуместным, — заявил Гучков.

— Я исполняю приказание морского министра, — отвечал я.

— Мы не можем знать, что в морской технике составляет секрет.

— Вот мне и нужно было, чтобы вы сознались в своем незнании и о том, чего не знаете, не говорили бы и зря не придирались.

— Я закрываю заседание.

— Благодарю вас, а то у меня в Морском техническом комитете дело стоит.

Морскому министру Ивану Михайловичу Дикову в 1908 г. было 74 г., и хотя он вполне сохранил умственные силы, но ему трудно было ездить в Государственную думу и ее комиссии и еще труднее присутствовать в заседаниях совета министров, где полномочным председателем был П. А. Столыпин.

Распорядок дня у Столыпина был таков: вставал он в 2 ч. дня, до 9 ч. вечера у него были деловые приемы по министерству внутренних дел, выступления в Государственной думе и Государственным совете и пр. Заседания же совета министров он назначал в 9 1/2 ч. вечера зимою в Зимнем дворце, летом

¹ Гучков был крупный московский промышленник, основатель монархического Союза 17-го Октября. В период первой мировой империалистической войны — председатель Военно-промышленного комитета. После Февральской революции состоял военным и морским министром контрреволюционного правительства (первого состава). Впоследствии белоэмигрант.

в Елагином. Заседание продолжалось иногда до 3—3½ часов утра.

С давних пор служебный день морского министра распределялся подобно тому, как на корабле: в 8 ч. утра морской министр выходил в приемную, где его ожидали представляющиеся и являющиеся по разным случаям, затем он уходил в свой служебный кабинет и продолжал свой деловой день, принимая доклады начальников отдельных частей и учреждений. После небольшого перерыва с 1 ч. дня продолжались доклады учреждений, происходили раз в неделю заседания Адмиралтейств-совета, прием просителей, заседания Государственного совета и прочие деловые занятия до 10—11 ч. вечера, чтобы на следующий день вновь начаться с 8 ч. утра. Морской министр, главным образом, ведал строевой частью флота и его боевой подготовкой, вся хозяйственная и техническая часть были в ведении товарища морского министра, которым тогда был сперва контр-адмирал И. Ф. Бострем, а потом контр-адмирал С. А. Воеводский.

Воеводский по выпуску 1876 г. из Морского училища был старше меня на 8 лет, курс Морской академии он окончил раньше, чем я начал свое преподавание, но, кажется, в 1896 г. при Морской академии был учрежден курс военно-морских наук, на которые по преимуществу поступали командиры судов в чине капитанов 2-го и 1-го ранга в качестве штатных слушателей. На лекции аккуратно приходили члены адмиралтейств-совета, адмиралы К. П. Пилкин, В. А. Стеценко, иногда заходил и адмирал А. А. Попов.

В числе преподавателей были: Н. Л. Кладо, читавший военно-морскую историю и тактику; профессор Академии генерального штаба генерал-майор Н. А. Орлов, читавший общий курс стратегии; инженер, генерал-майор Величко, читавший фортификацию, по преимуществу приморские крепости; великий князь Александр Михайлович, руководитель так называемой „морской игры“. Мне было поручено читать основные сведения по теории корабля и проектированию судов, не пользуясь высшей математикой, которую, как справедливо предполагалось, слушатели уже успели позабыть, а пользуясь только арифметикой и геометрией.

С. А. Воеводский был в числе слушателей первого выпуска этих курсов. Иногда после лекций он обращался ко мне с техническими вопросами, был неизменно корректен, вежлив и предупредителен. Насколько помню, в 1906 г. Воеводский в чине контр-адмирала был назначен директором Морского корпуса и начальником Морской академии и попрежнему относился ко мне самым любезным образом, называя меня иногда своим учителем. После Морского корпуса он был назначен на пост товарища морского министра. К этому посту он не был подготовлен. Технику морского дела он знал мало, схватить и оценить сущность дела не мог, легко поддавался наветам,

верил городским слухам и сплетням, не умел ни заслужить доверия Государственной думы, ни дать ей надлежащий отпор; когда следовало.

Ясно, что с этими качествами, несмотря на истинное джентльменство и корректность, он мало подходил к деловой должности товарища морского министра, в особенности в то время, когда надо было спешно воссоздать флот. Вместе с тем лично он был честнейший человек, и никогда, даже при петербургском злословии, его имя не связывалось с корыстными побуждениями.

При всем моем уважении к С. А. Воеводскому как человеку у меня с ним беспрестанно возникали трения по служебным делам как с министром.

Он же должен был выступать по делам своего ведения в Государственной думе и ее комиссиях. Выступая сам, он брал с собою начальника соответствующего учреждения, который и давал требуемые объяснения, а по большей части сам в думские комиссии не являлся, посылая начальника учреждения.

Воеводский часто давал в комиссиях неосторожные обещания, иногда заведомо ложные, иногда заведомо неисполнимые и никак не мог понять того, что нет возможности, давая ложные сведения, упомянуть тех 50 или 60 членов, перед которыми он эти неверные сообщения сделал, поэтому в другой раз, повторяя неверные сообщения, он легко впадал в противоречия, что вело к утрате доверия.

В начале 1909 г. И. М. Диков покинул пост морского министра и был заменен Воеводским; товарищем морского министра был назначен И. К. Григорович, с которым я и имел непосредственно дело по техническому комитету. С первых же дней я заслужил полное доверие Ивана Константиновича, на всех моих докладах он неизменно клал резолюцию: „С мнением председателя Морского технического комитета согласен“, даже в том случае, когда мое мнение бывало выражено с отступлением от казенно-канцелярского языка.

В это время заканчивалось оборудование „Андрея“ и „Павла“, и Балтийский завод представил проект убранства адмиральской каюты, художественно нарисованный архитектором, специалистом этого дела. Предлагалась мягкая штофная мебель, козетки и кушетки в стиле какого-то из французских Людовиков.

По Морскому уставу, военный корабль по всем частям должен быть способен немедленно вступить в бой, а тут бы пришлось тратить долгое время, чтобы избавиться от балдахин и пр. Я и положил на представлении Балтийского завода такую резолюцию: „К докладу товарищу морского министра. С своей стороны полагаю, что убранству адмиральской каюты более подобает величаявая скромность кельи благочестивого архиерея, нежели показная роскошь спальни развратной лицедейки“.

При докладе И. К. сказал: „А, ведь, «красиво», и велел мне дважды прочесть мою резолюцию. „Красиво, ваше превосходительство, но в бою вредно“. Тогда И. К. написал: „С мнением председателя Морского технического комитета согласен“.

Однако Александр Павлович Шершов эту резолюцию на завод не отправил, оставил проект в делах Морского технического комитета и резолюцию показывал под секретом начальнику завода, сообщив, что проект убранства адмиральского помещения не одобрен и должен быть переделан.

Как-то раз на докладе передает мне Иван Константинович анонимное письмо министру с его пометкой: „Просьба Морскому техническому комитету рассмотреть и доложить“.

— „Ваше превосходительство, вы это мне передаете как официальный документ?“ — „Вы видите резолюцию министра?“ — „Слушаю, ваше превосходительство, будет исполнено“, и думаю про себя: „Ну, держись, Воеводский, больше мне анонимных писем присылать не будешь“.

В письме значилось: „Ваше высокопревосходительство, обратите внимание на Морской технический комитет. Там служит младшим чиновником Николаев, он даже школы писарей не кончил, а ему командировки дают, потому что у начальства подлизательствует. Доброжелатель“.

Николаев в комитете действительно служил, а командировки ему давались такие: отвести 12-дюймовую пушку во Владивосток. Вручалось „предложение“, по которому ему отводилось место в тормозной каютке, по 45 коп. суточных и „разносная книжка“, и ехал он 30 дней до Владивостока и 30 дней обратно с порожним транспортером. Такая же командировка в Севастополь. Видно, что „доброжелатель“ позавидовал.

Требуя в свой кабинет старшего делопроизводителя Морского технического комитета, статского советника Н. Т. Федотова: „Будьте любезны, доставьте мне 1-й том Свода законов и тот, где говорится о безымянных письмах, кажется, 14-ый“. — „Свода законов у нас нет“. — „Возьмите рядом, в морской библиотеке“. — „Ведь Свода законов 17 томов, очень трудно будет разыскать нужную статью о безымянных письмах“. — „Николай Тихонович, вы ошибаетесь, разыскание нужной статьи делается почти моментально по „алфавитному указателю к Своду законов“.

Возвращается, примерно, через 30 м., подает 1-й том.

— Где же алфавитный указатель?“ — „В морской библиотеке его нет“.

„Взгляните в окно, на углу Невского и Адмиралтейской площади видите магазин Чавчавадзе; в нем торгуют офицерскими вещами, а также собраниями и оттисками приказов, положений, узаконений, пошлите купить указатель, он стоит всего три рубля“.

Через несколько минут указатель был у меня на столе.

В томе 1-м я отметил следующую статью (кажется, 61):

„Министры по жалобам и прошениям, им подаваемым или из департаментов поступающим, учиняют скорое и справедливое решение, наблюдая, однако, чтобы не умалять власти мест низших и не вчинять дел пустых и внимания не заслуживающих, а от единой токмо кляузы проистекающих“.

В томе 14-м я нашел такую статью: „Ежели кто получит безымянное письмо или пасквиль, то, не распространяя оно, или уничтожает или же отсылает в местную полицию для сыскания сочинителя, а буде таковой найден не будет, то объявляется за бесчестного, пасквиль же предается сожжению через палача“. (Здесь эти статьи цитированы по памяти.) Зову Федотова: „Николай Тихонович, составьте мне заверенную выписку отмеченных мною статей. В левом нижнем углу, как по канцелярским правилам полагается, напечатаете: „Морскому министру“. От меня заготовьте по форме следующий доклад на бланке председателя Морского технического комитета.

М. М.

„МОРСКОМУ МИНИСТРУ.

**МОРСКОЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ
КОМИТЕТ**

И. д. Председателя

Во исполнение резолюции Вашего высокопревосходительства на возвращаемом при сем анонимном письме прилагаю выписки из Свода

законов т. 1 и т. 14.

Из последней из сих выписок Ваше Превосходительство изволите усмотреть, что указанное безымянное письмо надлежало направить не мне, Исполняющему должность Председателя Морского Технического Комитета, а в санкт-петербургскую полицию для сожжения через палача.

На основании же первой выписки в Морском Техническом Комитете никакого расследования, ни дела по сему поводу не возбуждено.

И. д. Председателя — А. Крылов“.

Федотов, прочитав статьи закона и мой доклад, прямо обомлел: „Как можно нечто подобное писать морскому министру! — „Ничего, пусть знает закон и исполняет его, поверьте, даже не заикнется, а проглотит целиком“.

При очередном докладе вручаю все И. К.: — „Ваше превосходительство, я утруждаю вас этою пакостью, ибо вы мне вручили сей „официальный документ“ — тем же порядком возвращаю его министру. — „Едва ли министр останется доволен вашей справкой, думаю, что с тех пор (1808 г.), как в России учреждены министерства, ни один министр подобной справки не получал“.

На этом дело было кончено; лишь изредка кто-нибудь из моих товарищей спрашивал: „Правда ли, что ты по поводу

анонимного доноса написал морскому министру, чтобы с такими делами он обращался не к тебе, а к Санкт-Петербургскому палачу?."

Следующее подобное столкновение с морским министром Воеводским у меня было по поводу постройки минной пристрелочной станции во Владивостоке. Командир Владивостокского порта подал морскому министру рапорт, что место для пристрелочной станции выбрано без его согласия, вопреки положению об управлении портом.

Воеводский, вместо того, чтобы наложить резолюцию: „Морскому техническому комитету. Рассмотреть и доложить“, написал на этом рапорте: „Я не раз уже замечаю, что Морской технический комитет превышает предоставленные ему права и распоряжается самостоятельно“. Я погребовал, чтобы минный отдел Морского технического комитета представил мне подробное изложение дела о пристрелочной станции. Оказалось, что предместник командира Владивостокского порта сам возбудил дело о пристрелочной станции, сам избрал для нее место и указал линию стрельбы. Представил весь проект на одобрение генерал-адмирала Алексея Александровича, по приказанию которого был составлен доклад царю, причем испрашивалось требуемое ассигнование; составление детального проекта оборудования станции, заказ и наблюдение за его исполнением возлагались на Морской технический комитет. Таким образом, оказалось, что технический комитет был вполне прав и действовал на основании „высочайшего повеления, которое командир Владивостокского порта из виду опустил“.

Доложив это дело И. К. Григоровичу, я испросил его согласие на личный доклад морскому министру, находя его резолюцию неосновательной и оскорбительной для Морского технического комитета.

Изложив дело Воеводскому, я потребовал, чтобы он своей рукой резолюцию зачеркнул и написал слова „не числить“, и, кроме того, прибавил: „Морской технический комитет действовал во всем правильно и в соответствии с высочайшим повелением, о чем и сообщить командиру Владивостокского порта“.

— Извините, Степан Аркадьевич, вас подвели, но вы поступили, как поступают гувернантки, — Коля прибежал с жалобой на Алешу, сейчас же Алешу в угол, но ведь вы — министр, а не гувернантка.

Помощником главного инспектора минного дела был мой товарищ Е. А. Пастухов, он мне потом сказал, что в минном отделе все были удивлены таким оборотом дела, они готовились к простой канцелярской отписке.

Существовал тогда так называемый фактический контроль, который проверял не только всякого рода бумажную отчетность, но и участвовал в испытаниях самих изделий и качеств

материалов. Вследствие полного незнания и непонимания чиновниками контроля даже элементов техники, толку от этого контроля не было, а происходили только одни задержки. Достаточно привести один пример.

Приезжает ко мне Меллер, начальник Обуховского завода: „Полюбуйся, что делает контроль. У меня забраковали отлитые стальные машинные рамы для „Андрея“. Читай акт: „По условиям заказа требуется, чтобы предельное сопротивление материала было от 45 до 48 кг/мм² при удлинении от 16 до 18%, а так как при испытании планок получено от 50 до 53 кг при удлинении от 19 до 21%, так что оба числа лежат вне назначенных пределов, то рамы приняты быть не могут и подлежат забракованию“.

— Да ты мне привез акт с завода или с 11-й версты?¹

— Требование фактического контроля.

— Знаешь, я не имею права отменить эту нелепость. Пойдем к товарищу министра И. К. Григоровичу.

Звоню по внутреннему телефону: „Хотя приемные часы уже кончились, позвольте притти к вам с Меллером по экстренному делу“. Принимает немедленно.

— Фактический контроль забраковал машинные рамы для „Андрея“, вот акт. Вы имеете право приказать принять с сообщением об этом государственному контролеру. Хорошо было бы ему сообщить, чтобы он идиота чиновника велел убрать.

— Рамы приказываю принять. Сообщите заводам. Составьте письмо государственному контролеру, принесите мне на подпись.

Если бы это был единичный факт, о нем не стоило бы и говорить, но подобные факты были сплошь и рядом, чиновники плодили напрасную переписку и вносили задержки в дело.

Еще в бытность Воеводского товарищем морского министра только что закончилось рассмотрение конкурсных проектов, он требует меня по телефону к себе.

Прихожу, застаю у него в кабинете начальника Главного управления кораблестроения и снабжения контр-адмирала И. П. Успенского и представителя итальянской фирмы, участвовавшей в конкурсе, некоего афериста Гравенгофа.

— Вот г-н Гравенгоф желает принести на вас жалобу П. А. Столыпину, что вы несправедливо забраковали проект той фирмы, представителем которой он является.

— Пусть жалуется не только Столыпину, а хоть самому господу богу. Этот господин просто шантажист. В технике нет места прилагательным, а только числам. При рассмотрении проекта мною обнаружено, что ряд технических заданий фирмой не исполнен, чем и достигнуто мнимое сбережение веса.

¹ Дом сумасшедших.

Этот господин являлся и в технический комитет. В технике и кораблестроении он ровно ничего не знает и не понимает. Я ему показал, в чем состоят упущения в его проекте, а он вместо дела осмелился мне угрожать жалобой Столыпину. Вы знаете курьеров Морского технического комитета Роднина и Андрейчука. Оба они отставные унтер-офицеры гвардейского экипажа, ростом по 6 футов 5 дюймов, я им приказал вывести этого господина за двери Морского технического комитета, а если он вновь покажется, то спустить его в три шеи с лестницы — „лупите хорошенько, отвечать буду я“.

Хотя я в вашем кабинете, но советую и вам приказать с ним поступить так же.

Гравенгоф исчез моментально.

Тогда Воеводский обратился ко мне:

— Алексей Николаевич, вы нам все дело испортили. Мы с Иваном Петровичем его деликатно уговаривали жалобы Столыпину и итальянскому послу не подавать, готовы были даже уплатить некоторую компенсацию за расходы.

— Ваше превосходительство, его фирма почтенная, мои технические указания неоспоримы, она их поймет и увидит, что инженер, составитель проекта, некоторые технические условия заданий не исполнил, даст за упущения ему нагоняй, шантажист же Гравенгоф, получив от вас компенсацию, фирме бы ее не передал, а присвоил бы себе.

Впоследствии Гравенгоф попался в каких-то темных делах и как иностранец был из России выслан, и когда я показал известие об этом в газетах Воеводскому, он признал, что я был прав, и благодарил, что я избавил его от шантажа.

Воеводский, будучи морским министром, образовал под личным своим председательством многолюдную (более 30 чел.) комиссию из начальников частей и учреждений для выработки нового „Наказа“ по Управлению морским министерством.

Заседания этой комиссии происходили в кабинете министра, тянулись часа по четыре еженедельно, при мне в течение 18 месяцев. Я был на первом заседании, увидел, что ничего путного не будет, ходить перестал, но как-то мне было дано знать, чтобы на ближайшем заседании я присутствовал, и я не пожалел, ибо командующий Балтфлотом вице-адмирал Н.О. фон-Эссен учинил скандал, ставший известным всему флоту. Н. О. фон-Эссен, наслушавшись бесплодных речей, попросил слова.

„Ваше высокопревосходительство, ничего путного из ваших проектов не выйдет, пока, вместо настоящих людей, будет такое г...о, как все ваши чиновники.

— Но, Николай Оттович, среди присутствующих...

— Да я, ваше высокопревосходительство, говорю не только о тех, у которых узкие погоны на плечах (гражданские чины), а с широкими погонами (генералы и военные чины) такое же г...о.

Под общий хохот Воеводский закрыл заседание, опасаясь, что Эссен, годами не сходивший с палубы кораблей, прибегнет к более сильным „палубным“ выражениям.

Примерно через год получаю повестку, что в комиссии по Наказу будет рассматриваться вопрос об организации Морского технического комитета. Само собой разумеется, что на это заседание я пошел, захватив и петровский „Устав морской“.

Место за столом мне было оставлено рядом с Воеводским по левую руку. Открывается заседание, читается проект об организации кораблестроения и в числе статей такая: „Главный инспектор кораблестроения одновременно есть и председатель Морского технического комитета“. Обыкновенно, что и было вполне правильно, председателем Морского технического комитета назначался адмирал, а не один из главных инспекторов, чтобы не имел преимущественного права сравнительно с другими главными инспекторами. Выше в моей статье я описал, как подбором состава заседания я провел установку котлов Ярроу на первые линкоры. Все члены комиссии высказались за включение этой статьи, тогда, попросив слова, я открыл Морской устав Петра, показал статью, кажется 116, третьей книги Воеводскому и прочел: „Аще кто девицу изнасильничает, да казнен будет смертию“. За этою статьей следует такое толкование: „При суждении о сих делах судья должен поступать с великим рассуждением: где и когда сие учинено, кричала она не кричала, есть ли у нее ссадины или кровоподтеки, когда она на то жалобу принесла, тотчас же или промедлив день или два... тогда часто по всему видимому видно бывает, что и она к тому не малую охоту имела“.

„Некоторые права полагают, что публичная девка изнасилована быть не может, но сие неправильно, ибо насилие всегда есть насилие и надо на самое дело и обстоятельства смотреть не взирая на персону, над коею учинено“.

— Вот слова великого основателя флота и великого законодателя, даже при суждении о таком паскудстве надо не взирая на персону, а здесь при суждении „о добром флота управлении“ вносится персональная статья. Я в данный момент совмещаю обе должности по выбору вашего превосходительства в силу особых обстоятельств до тех пор, пока вам угодно будет признавать это необходимым, но если ввести проектируемую статью в Наказ, то в будущем всякий будет вправе сказать — „вот Крылов-то сидел в комиссии по Наказу рядом с морским министром, да для себя статью и сочинил“ — „надо на самое дело и обстоятельства смотреть не взирая на персону“.

Предлагаемая статья была из проекта Наказа исключена, и сам проект в 101 раз направлен к переработке.

В 1904 г. помощник капитана дальнего плавания Подгор-

ный по случаю войны был определен во флот с чином прапорщика по адмиралтейству. Он был из мещан г. Херсона. был затем зачислен для службы на первых наших подводных лодках, оказался отличным офицером и дельным изобретателем. Одно из его изобретений было им патентовано, и лицензия на пользование им предоставлена заводу Лесснера за определенный гонорар.

Начальник отряда подводного плавания и главный инспектор минного дела представили Подгорного к переводу во флот с чином лейтенанта, чтобы иметь возможность назначить его командиром одной из подводных лодок.

Дело это шло в 1909 г. по Морскому техническому комитету. Главный морской штаб согласился с представлением, — Воеводский отказал под двумя предлогами: Подгорный из мещан и он торгует своим изобретением. Тогда я подал Воеводскому докладную записку, в которой приводил следующие доводы:

Слословные ограничения относятся к приему в привилегированные учебные заведения: Пажеский корпус, Морской корпус, Училище правоведения, лицей и пр., но не относятся по закону к приему в юнкера флота.

Производство в офицерские чины зависит от „высочайшей воли“ и нет оснований ее заранее ограничивать.

Генерал-адъютант граф Евдокимов был из крестьян и начал службу рядовым.

Адмирал С. О. Макаров был сын прапорщика ластовых экипажей, начавшего службу матросом.

По закону „всякое изобретение или открытие есть собственность того, кем оно сделано“ и, следовательно, остается таковой, пока это изобретение не будет отчуждено в пользу государства.

Работа по изобретениям есть полезная деятельность офицера, — прошло то время, когда платный труд считался позором, а праздность — добродетелью.

Присоединяясь к представлению поручика по адмиралтейству Подгорного к производству в лейтенанты флота, прошу указать законные поводы к отказу с вашей стороны, кроме дискреционной власти вашего высокопревосходительства.

Видимо, Воеводский посоветовался с кем следует и увидал, что тут дело пахнет Сенатом.

Через две недели Подгорный явился ко мне лейтенантом. Как-то весной 1909 г. Воеводский приказал мне быть вместе с ним в комиссии обороны Государственного совета.

Заседание не было пленарным, председательствовал инженер-генерал Рерберг, членами были адмирал Дубасов, адмирал Бирилев, генерал Хр. Хр. Рооп, генерал Сухотин и еще несколько штатских особ столь же высокого ранга.

Рассматривалось представление Морского технического комитета о дополнительном ассигновании, примерно, 50 000 руб.

на снабжение башенных приборов наводки муфтами Дженни, только что изобретенными.

Адмирал Дубасов спросил Воеводского, последнее ли это ассигнование или потребуются и еще.

Воеводский, по своей привычке, не посоветовавшись со мною, сказал, что последнее.

Тогда Дубасов обратился ко мне: „А вы что скажете?“ — „Я скажу, что это не последнее добавочное ассигнование, а первое, установка муфт Дженни повышает точность наводки, но это не все; надо еще систему „совмещения стрелок“, чтобы наводчику у орудия не вводить постоянно поправок на изменение видимого расстояния, поправок целика и пр., а просто совмещать стрелки: одну, прикрепленную к орудию, а другую — автоматически управляемую счетными приборами из центрального поста. Этим меткость огня значительно повышается, а весь корабль для того и строится, чтобы, стреляя, попадать в противника, а не в воду и в небо. Может быть, потребуются и другие приборы, например, новейшие дальномеры“.

Пока я говорил, Воеводский строил разные мне гримасы, и глазами моргал, и покашливал, и делал всякие прочие жесты.

После заседания пешком пошли вместе в Главное адмиралтейство Воеводский, начальник Главного морского штаба Яковлев и я. — „Разве вы не видели, что я вам мигаю, чтобы вы подтвердили мои слова?“ — „Это только в народной песне поется:

Я те моргану,
А ты догадайся“.

Я оказался так глуп, что не догадался. Вы обещали, а я потом отвечаю. Вам следовало не мигать, а сказать: „Это все фантазии Морского технического комитета. За развитием техники не угоняешься, я ничего этого не разрешаю, пусть корабли вступят в строй в том виде, как они есть, а при очередном текущем ремонте можно будет поставить на них и новые приборы“. Тогда ответственность за последствия отданного приказа лежала бы на вас, а я отвечал бы за точное исполнение этого приказа.

Заодно позвольте вам словесно доложить одно дело: генерал-майор А. Ф. Бринк состоит в чине 12 лет и в должности главного инспектора морской артиллерии 8 лет. Он имеет все права на производство в генерал-лейтенанты, надо только „удостоение начальства“. Я его представлял в декабре 1908 г. Вы мне обещали мое представление поддержать. Он произведен не был. Я его вновь представил к производству на новый год, вы уже были министром, обещали представить к производству. Произведен он не был. Я представил его к пасхе, произведен он не был. Случайно в одной из самых черносоч-

тенных газет, руководимой экстра правым членом Государственной думы, я заметил намек, что Бринк поляк и как таковой способен и подозревается в государственной измене.

Вы меня знаете, я слов на ветер не бросаю, — если к царскому дню в мае Бринк в генерал-лейтенанты произведен не будет, я вам подам рапорт о предании его суду по обвинению в государственной измене, ибо как председатель Морского технического комитета я не могу терпеть, чтобы над главным инспектором морской артиллерии тяготело выраженное даже намеками подозрение в государственной измене, которому вы, видимо, придаете веру, систематически не давая ходу моим представлениям.

Положить этот рапорт под сукно вам не удастся, ибо одновременно копия его будет мною вручена главному морскому прокурору.

На этот раз Бринк был произведен и явился 9 мая ко мне генерал-лейтенантом.

Подобные инциденты происходили у меня с Воеводским, примерно, по два раза в месяц.

Я тогда понял, что Алексей Николаевич Крылов может быть в отличных отношениях с С. А. Воеводским, но генерал-майор Крылов не может быть председателем Морского технического комитета при министре, вице-адмирале Воеводском. Вскоре представился случай, переполнивший чашу моего терпения.

При докладе по Морскому техническому комитету в апреле 1910 г. Григорович подает мне целую кипу газетных вырезок с резолюцией морского министра: „Председателю Морского технического комитета рассмотреть и доложить“.

Эти вырезки числом около 200, примерно, из 50 провинциальных газет содержали невежественные писания некоего Португалова, служившего ранее в полиции кварталным надзирателем, изгнанным за взяточничество.

Степень его невежества проявилась, например, в следующих словах: „Корабль N. N. при одностороннем затоплении котельного отделения принимает крен в 25°. Очевидно, что крен в 25 процентов не допустим“..., т. е. Португалов градусы крена, иными словами, градусы угла наклона считал тем же самым, что и проценты. Это было наследие его службы в полиции, где ему приходилось постоянно составлять протоколы о недостаточной крепости продаваемого в кабаках распивочно вина: здесь „градус“ и „процент“ одно и то же и термин водка „в 40 градусов“ означает, что она содержит „40 процентов“ алкоголя.

Прочие его измышления были подобного же рода и подобной же компетенции. И вот мне предлагалось это рассмотреть и представить объяснения.

На следующий день я пришел к Григоровичу, возвратил всю кипу вырезок и сказал: „Ваше превосходительство, пере-

дайте морскому министру, если он считает, что в число обязанностей председателя Морского технического комитета входит обязанность копаться в г...е, то пусть нанимает себе на эту должность г...очиста. Я из Морского технического комитета ухожу. Я много лет в отпуску не был, прошу числить меня в отпуску впредь до отчисления от должности, о чем я имею честь вручить вашему превосходительству мой рапорт".

Дня через два Воеводский вызвал меня к себе, просил взять рапорт обратно, уверял, что писания Португалова были мне посланы лишь по недоразумению, ибо Генеральный морской штаб придавал им значение, но я настоял на своем, что генерал-майор Крылов не может оставаться председателем Морского технического комитета у морского министра, вице-адмирала С. А. Воеводского.

Так окончилась моя служба в Морском техническом комитете.

ГЛАВА XIII

НАУЧНАЯ И ПРОФЕССОРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ВОЕННО-МОРСКОЙ АКАДЕМИИ. КОНСУЛЬТАНТСТВО

Приняв в 1900 г. в свое заведывание Опытовый бассейн, я продолжал чтение лекций в Морской академии.

В сентябре 1900 г. проф. А. Н. Коркин оставил чтение лекций в Морской академии и рекомендовал меня на свое место. Таким образом, с осени 1900 г. я стал читать курс дифференциального и интегрального исчисления в Морской академии. Само собою разумеется, я придерживался изложения А. Н. Коркина, сохраняя его определения всех основных понятий. По просьбе слушателей, я составил весьма подробный конспект своего курса или, в сущности, курса А. Н. Коркина с некоторыми добавлениями.

Этот конспект был тогда же литографирован и составил два больших тома.

По списку моих ученых статей можно видеть, какими вопросами я в то время занимался.

В 1905 г. по случаю студенческих волнений Петербургский университет был закрыт. По инициативе профессора Н. М. Гюнтера группа профессоров стала читать лекции по математике в помещении гимназии Мая; в эту группу вошли: Н. М. Гюнтер; академик А. А. Марков, С. Е. Савич, П. А. Шифф и я.

Я прочел тогда „Курс приближенных вычислений“, который

тогда же был мною написан и литографирован. Затем в 1911 г. этот расширенный и дополненный курс был издан Институтом инженеров путей сообщения, включившим его в „Сборник института“; наконец, в 1933 г. в еще более расширенном виде этот курс, под заглавием „Лекции о приближенных вычислениях“, был издан Академией Наук.

С осени 1908 г. я чтение в Морской академии дифференциального и интегрального исчисления передал профессору С. Е. Савичу, сохранив за собою „Теорию корабля“. В течение 1908 г. конкурс, руководство проектированием наших первых линейных кораблей и прочее занимали все мое время.

С 1909 г. стало полегче, но все-таки я приходил в Морской технический комитет к 9 ч. утра, хотя занятия начинались в 11, и оставался до 6 ч. вечера, занимаясь делами. В год поступало около 45 000 входящих. Каждую из них надо было пометить и направить в соответствующий отдел; исходящих было много менее, ибо большая часть бумаг шла за подписью главных инспекторов и лишь важнейшие требовали подписи председателя М.Т.К., т. е. моей.

Тем не менее надо было чем-нибудь от 45 000 входящих отвлекаться. В карты я не играл, в театр и концерты не ходил; я завидовал моему предшественнику А. А. Вирениусу, который с увлечением в доброй компании находил себе отдых игрою в кегли на кегельбане при ресторане Бернара на углу 8-й линии и набережной Васильевского острова. Чтобы чем-нибудь отвлечься, я решил ввиду приближения кометы Галлея обстоятельно изучить метод Ньютона определения параболической кометной орбиты по трем наблюдениям. Это доставляло мне отдых и если не развлечение, то отвлечение от 45 000 одуряющих входящих, из которых я ни разу ни одной на дом не брал.

Таким образом, получилось обширное поясненное рядом примеров исследование метода Ньютона.

Затем я перешел к методу Лапласа, потом Ольберса и, наконец, Гаусса. Я показал эту работу Н. Я. Цингеру и спросил его мнение, считает ли он полезным, если я в нескольких беседах изложу эти методы по вечерам слушателям Морской академии и вообще желающим ознакомиться с этим делом. Николай Яковлевич одобрил мое намерение и обещал сам бывать на этих сообщениях.

В это же время профессор Ю. М. Шокальский внес в конференцию предложение об издании при Морской академии журнала „Известия Морской академии“.

Моя работа „Об определении орбит комет и планет по малому числу наблюдений“ составила первый выпуск этого журнала.

Второй выпуск этого журнала занят статьей Ф. А. Брикса „Паральная теория гребного вина“.

Третий и четвертый выпуски содержат мой перевод с ла-

тинского „Математических начал натуральной философии“ Ньютона.

Пятый выпуск содержит мой курс для третьего года обучения в Морской академии под заглавием „О некоторых дифференциальных уравнениях математической физики, имеющих приложения в технических вопросах (320 стр., 8°).

Потребность в таком сочинении подтвердилась тем, что все издание разошлось в несколько дней и оставалось библиографической редкостью до 1932 г., когда с значительными дополнениями оно было переиздано Академией Наук (472 стр., 8°).

Оставив весною 1910 г. службу в Морском техническом комитете, я летом был командирован на конгресс по техническому образованию в Брюсселе по случаю всемирной выставки. Мне, кроме того, было поручено посетить по окончании конгресса: во Франции завод Шнейдера в Крэзо и ознакомиться с проектом мощного двигателя Дизеля, пробный цилиндр для которого, развивавший 1000 сил, был изготовлен на этом заводе. На возвратном пути мне поручалось осмотреть, если удастся, пробный двигатель Дизеля в 6000 сил, изготовленный Аугсбургским заводом в Нюрнберге, а затем заехать в Гамбург и посетить заводы Блом и Фосс.

В Нюрнберге мне удалось только увидеть фотографии и чертежи двигателя в 6000 сил, ибо сам двигатель стоял на стенде в мастерской за прочной деревянной загородкой, на которой красовалась надпись: „Вход посторонним воспрещается под страхом шести лет каторжных работ“.

Эта прочная загородка послужила через несколько недель причиной гибели 29 инженеров и рабочих — при испытании лопнула труба, подававшая из бака нефть в цилиндры двигателя, пролившаяся нефть загорелась и отрезала единственный выход из загородки, которая оказалась столь прочной, что ее быстро сломать не удалось, и 29 человек, кроме одного инженера, который на следующий год мне показывал завод, сгорели заживо; у этого инженера обгорели уши и руки, которыми он закрыл затылок, лежа на земле под стендом.

В Брюсселе я встретил инспектора Института инженеров путей сообщения, профессора Брандта, который, узнав, что я от службы в Морском техническом комитете свободен, предложил мне занять кафедру теоретической механики, вместо профессора Д. К. Бобылева, вышедшего в отставку по расстроенному здоровью (почти полная слепота на оба глаза). Я согласился.

С осени 1910 г. я приступил к чтению лекций по теоретической механике в Институте инженеров путей сообщения в качестве ординарного профессора, причем я написал отделы: „Кинематика“, „Динамика точки“ и „Динамика системы точек и твердого тела“. Этот курс был литографирован и вскоре

разошелся не только среди студентов института, но и вне института и стал библиографической редкостью.

Оставив Морской технический комитет, я в течение первых же дней получил приглашение от нескольких заводов, как-то: Металлического, Путиловского, Обуховского и других, быть постоянным консультантом. Я принял предложение Металлического и Обуховского заводов, не отказывая Путиловскому в разовых консультациях. Металлический завод в это время приобрел закрытый бумагоделательный завод Печаткина и основывал на его месте свою Ижорскую верфь, получив заказ на постройку шести миноносцев типа „Новик“, с несколько усиленным вооружением, но с ходом 36 узлов, вместо 37.

В первый же день моей консультационной работы я указал, что следует совершенно изменить составленный заводом проект стапелей и располагать свайную бойку не равномерно, а как бы продольными дорожками — по центральной линии, где будут установлены стапельблоки, по линиям, где будут устроены спусковые фундаменты и несколько реже по линиям, где при постройке будут ставиться подпоры. Расчет надо вести так, чтобы было возможно вести постройку не только заказанных миноносцев водоизмещением в 1500 тонн, но в будущем и крейсеров до 2500—3000 тонн.

При указанном мною рациональном распределении свайной бойки удалось без ущерба для дела сократить число свай с 8000 до 4500. Каждая свая с забивкой в то время стоила 25 руб., таким образом, достигалась экономия около 90000 руб., проценты с этого капитала с избытком покрывали мое консультантское вознаграждение, и я в шутку сказал дирекции завода: „Вот я вам в первый же день навсегда окупил свое консультантство, все дальнейшее составит вам чистый барыш“.

Впоследствии работами „Об измерении давления в цилиндре орудийного компрессора“ я избавил завод от напрасного расхода и возможного штрафа в 2500 000 руб. и работою „Об испытаниях миноносца „Быстрый“, недоразвившего скорости вследствие испытаний на недостаточной глубине, я избавил завод от штрафа 2000 000 руб., показав, что развитая мощность на глубокой воде даст скорость даже больше, нежели наибольшая контрактная, что и подтвердилось на деле.

Это были наглядные примеры значения правильного применения науки к практическим вопросам.

В 1912 г. я оставил преподавание теоретической механики в Институте инженеров путей сообщения, взяв снова преподавание математики в Морской академии, где был введен ежегодный прием и трехгодичный курс.

За лето 1912-г. я подготовил новый курс для третьего года обучения. Курс этот под заглавием „О некоторых дифференциальных уравнениях математической физики, имеющих

приложения в технических вопросах", как уже сказано выше, был напечатан и составил 5-й выпуск „Известий Морской академии“.

В первый раз, когда я его читал в 1912—1913 гг., я имел удовольствие видеть в числе слушателей профессоров — академиков Н. М. Крылова и С. П. Тимошенко.

ГЛАВА XIV

РУССКОЕ ОБЩЕСТВО ПАРОХОДСТВА И ТОРГОВЛИ (РОПиТ)

В начале 1912 г. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ) решило обновить свой флот постройкой новых судов, преимущественно с двигателями Дизеля; меня пригласили войти в состав совета общества, на что я изъявил свое согласие и был единогласно избран.

По обычаю, вновь вступающего члена совета, чтобы дать ему возможность обстоятельно ознакомиться с делами общества, назначают в ревизионную комиссию; я взял на себя ремонтную и навигационную части. Имея опыт не только в проверке числовых расчетов, но и в сопоставлении их результатов, я проработал часов по шесть ежедневно в течение целого месяца и представил такой отчет по ревизии, который не только был одобрен советом, но признан „небывальным“.

Для образца приведу пример: пароходы „Диана“ и „Чихачев“, совершенно одинаковые, работали весь год на одной и той же линии правильными рейсами, совершаемыми в одинаковое время, с одинаковой нагрузкой, казалось бы, они должны были развивать и одинаковую мощность, между тем в отчете Главной конторы стояло как среднее из индикаторных чуть ли не ежедневных наблюдений для „Дианы“ — 2300 л. с., для „Чихачева“ — 1500 л. с. Я и написал в своем отчете: „Здесь явно видно несоответствие этих чисел, повторяющееся в рейсовых донесениях. Стоит одобрительная „птичка (V)“ механической части: вероятно, полагают, что мощность машин „Дианы“ выражена в силах „понни“, а мощность машин „Чихачева“ в силах „битюга“ и что индикаторы не требуют умелого обращения и периодической проверки“.

Слова: „силы понни“ и „силы битюга“ возбудили в совете смех и так привились, что частенько механическую часть спрашивали: „Что это у вас — силы понни или силы битюга — и почему у вас понни жрет больше угля, нежели битюг?“

Я закончил свой отчет словами: „Статистика не должна

состоять в одном только заполнении ведомостей размерами с двухспальную простыню никому ненужными числами, а в сведении этих чисел на четвертушку бумаги и в их сопоставлении между собою, чтобы по ним не только видеть, что было, но и предвидеть, что будет“.

„От статистики же, представленной Одесской главной конторой общества, польза такая же, как от статистики того легендарного исправника, который в ведомости о распределении населения его уезда по сословиям в графе „свободных художников“ написал: „Ввиду заключения конокрадов Абдулки и Ахметки в тюрьму, „свободных художников“ во вверенном мне уезде нет“.

На ближайшем общем собрании общества была выставлена моя кандидатура на открывшуюся вакансию члена правления общества, и я был избран почти единогласно, чтобы ведать предстоящими постройками судов, наблюдать за деятельностью верфи общества по ремонту судов и, установив надлежащий порядок, устранить непрерывно возникавшие недоразумения между частями навигационною, механическою и ремонтною. Само собою разумеется, мне не оставалась чуждой и коммерческая деятельность общества. Через два года своевременно отданным распоряжением я принес обществу доход в 45000 фунтов стерлингов, что по тогдашнему курсу составляло около 750 000 руб., т. е. по 75 руб. на акцию, как об этом будет сказано ниже.

ГЛАВА XV

ЗАКАЗ МЕТАЛЛИЧЕСКОМУ ЗАВОДУ УСТАНОВОК ДЛЯ 6-ДЮЙМОВЫХ ПУШЕК БЕРЕГОВОЙ ОБОРОНЫ

В августе 1912 г. присылают за мною автомобиль Металлического завода с просьбою директора В. О. Сонгина немедленно приехать на завод по делу неотложной важности. Приезжаю. Оказывается, завод получил предложение от артиллерийского ведомства спешно внести существенные изменения в изготавливаемые заводом 60 установок для пушек 6-дюймового калибра. Контрактная цена этих установок была по 60 000 руб., т. е. весь заказ был на 3 600 000 руб.

Заводу предлагалось на следующий день к 12 ч. дня командировать своих представителей в Главное артиллерийское управление на заседание артиллерийского комитета, причем прилагались материалы, подлежащие обсуждению на предстоящем заседании.

Начальником Главного артиллерийского управления был

великий князь Сергей Михайлович, только что вернувшийся из Англии, где ему в числе разных артиллерийских новостей показали такое прицельное приспособление для береговых орудий, где простой наводкой прицельной трубы на ватерлинию цели орудию автоматически придается и надлежащий угол возвышения.

Англия применяла такие приспособления для Адена, Гонгконга и прочих колониальных местностей, где орудия ставились на высоте свыше 1500 м. При таких условиях эта система была применима и могла давать довольно точные результаты, а у нас эти орудия предназначались для низменных побережий Финского залива с высотой не более 15 м — погрешность была бы, примерно, в 100 раз больше и система абсолютно не могла быть применена.

Вернувшись с завода, я написал записку, в которой расчетами и формулами в 12 пунктах показал непригодность предложения.

На следующий день поехали с директором Федоровым в Главное артиллерийское управление. Ввели нас в зал Артиллерийского ученого комитета. Стали постепенно сходиться артиллерийские генералы, пришел и Н. А. Забудский. Началось заседание, прочел я свою записку, и вместо ее обсуждения по существу, начали артиллеристы-генералы судить и рядить о том, как бы все это скрыть от Сергея, нельзя же ему доложить, что он внес нелепое предложение. Решили отложить рассмотрение до следующего заседания через неделю, под предлогом, что не было генерала А. А. Маниковского, начальника артиллерии Кронштадтского района, для которого, главным образом, и предназначались эти пушки.

Через неделю опять приехали, приехал и А. А. Маниковский, которого я знал уже лет десять:

— Ваше дело совершенно ясное, это только не по разуму ученый Забудский мог разную ерунду городить.

На этот раз нас с Федоровым в зал заседания не пустили, а предложили подождать в приемной.

Примерно через час выходит капитан, ученый секретарь комитета:

— Решено снабдить установки прицелами вашего завода, можете продолжать изготовление, но журнала с этим постановлением вам прислать не можем, — надо дожидаться, пока Сергей уедет в отпуск, нельзя же этот журнал поднести ему на подпись.

Вы себе вообразить не можете, какой скандал был. Генерал Н. стал возражать Маниковскому и говорит: „Я не усматриваю, почему обыкновенная прицельная труба не будет давать требуемой точности“. Маниковский и ляпни: „Ваше высокопревосходительство, если вы эту трубу всунете окуляром себе в ж.у, тогда, может быть, усмотрите“ — такая поднялась ругань, что пришлось закрыть заседание.

— Но как же быть заводу, ведь дело миллионное и срочное, нельзя же работать, не имея журнального постановления.

— Попробуйте устроить так, чтобы Сергей поскорее поехал за границу, где сейчас сезон — в Трувиль или в Ниццу, — посоветовал ученый секретарь.

Едем с Федоровым обратно на завод. „Вы поняли, что посоветовал капитан?“ — спрашивает меня Федоров. — „Понял, поднесите пачечку штук в сто катенек (100 руб.) Матильде (балерина М. Кшесинская, метресса Сергея), пусть она увлечет Сергея с собою купаться в Трувиле, тогда и журнал получите“.

Отсюда ясен вред, который бессознательно приносили великие князья, стоящие во главе управлений. Знаниями они не обладали, но все должностные лица боялись „огорчить“ великого князя оспариванием его мнения: к празднику przypomнит строптивость, да из наградного списка и вычеркнет.

Дворец Матильды на углу Каменноостровского проспекта и Дворянской улицы привлекал внимание и простолюдов. Еду как-то на Металлический завод мимо этого дворца, извозчик на козлах и отпускает философское замечание: „Дом-то какой, слышь, царская фря построила нажила“, причем он выразился чисто по-извозчичьи. Но он, очевидно, не знал, что Матильда обладала и другими способами наживы. На артиллерию тратилась в то время сотня миллионов в год — один процент комиссии — вот уже миллион.

ГЛАВА XVI

ЦИСТЕРНЫ ФРАМА. ЭКСПЕДИЦИЯ НА ПАРОХОДЕ „МЕТЕОР“

Вскоре после оставления мною должности председателя Морского технического комитета Воеводский был назначен членом Государственного совета, морским министром стал И. К. Григорович. Он назначил меня на должность „генерала, состоящего в распоряжении морского министра“. Содержания по этой должности не производилось, должность эта считалась весьма почетной, слова „в распоряжении морского министра“ означали, что, помимо министра, ни одно учреждение Морского ведомства не имело права возлагать на меня какие-либо поручения. Этим у меня сберегалось порядочно времени. Министр же лишь изредка давал мне какие-либо поручения или приглашал с собою для осмотра портов.

Намечалась постройка линейных крейсеров: „Измаил“, „Бородино“, „Кинбурн“, „Наварин“, с вооружением до 12 орудий

14-дюймового калибра в трехорудийных башнях, ходом не менее 28 узлов, водоизмещением около 30 000 тонн.

Возник вопрос, снабжать эти суда успокоительными цистернами Фрама или нет.

Была назначена комиссия Морского технического комитета, которая была многочисленная (а известно, что производительность работы комиссий обратно пропорциональна числу ее членов).

Проработав восемь месяцев, она не могла прийти ни к какому заключению вследствие разногласия во мнениях ее членов, ссылавшихся на различные иностранные источники, содержащие противоречивые сведения.

К такого рода сведениям, помещаемым в иностранных, даже технических журналах, надо относиться с большою осмотрительностью, ибо часто они диктуются не стремлением обнаружить истину, а стремлением извлечь коммерческую выгоду.

В первых числах февраля 1913 г. морской министр созвал заседание комиссии под личным своим председательством.

Опять произошло разногласие во мнениях со ссылками на иностранные источники, тогда министр спросил мое мнение.

Я сказал следующее: „Пока комиссия будет в своих суждениях руководствоваться иностранными источниками, она не придет к определенным результатам, ибо неизвестно, при каких обстоятельствах испытания цистерн производились, какие результаты действительно получены, какова их точность, приведены ли они полностью совершенно объективно, или из них сделаны выборки для подтверждения того или иного предвзятого мнения“.

„Единственный способ решения поставленного вопроса — это образовать комиссию из наших инженеров и моряков, зафрахтовать пароход, снабженный цистернами Фрама, и поручить комиссии произвести всесторонние испытания в Атлантическом океане, к чему теперь и благоприятное время равнодушных штормов“.

Тогда министр отдал следующее приказание: „Назначаю вас председателем этой комиссии. Фрахтуйте подходящий пароход. Берите в состав комиссии кого хотите; идите, куда считаете нужным, но через неделю от сего числа будьте в море. Денежную часть товарищ министра оформит немедленно без всяких проволочек“.

Ведя переговоры срочными телеграммами, на следующий же день удалось зафрахтовать пароход Гамбург-американской линии „Метеор“.

Комиссия была образована в следующем составе:

Председатель: флота генерал-лейтенант А. Н. Крылов;
члены: капитан 1-го ранга В. К. Пилкин, капитан 1-го ранга Д. К. Вердеревский, флота лейтенант Ф. Рейнгардт, корабельный инженер, поручик А. Я. Грауен, корабельный инже-

нер, поручик С. Т. Яковлев, статский советник, профессор Н. А. Смирнов.

Я решил взять с собою следующие приборы: два прибора для фотозаписи качки корабля; два фототеодолита для измерения волн; метеорологические приборы; лоции северной части Атлантического океана, атласы Philips и Deutsche Seewarte, содержащие карты ветров и состояния погоды в Атлантическом океане на каждый месяц, чтобы иметь возможность выбирать те области океана, где наиболее вероятна зыбь при хорошей, благоприятной для наблюдений погоде; трехлинейную винтовку и ящик патронов как хорошее развлечение. Капитан 1-го ранга Пилкин взял с собою дробовое ружье. Всего набралось около 40—45 пудов, причем предметы не были громоздки, но увесисты. Было решено брать по 8 билетов, дабы иметь в своем распоряжении два 4-местных купе.

Главный морской штаб должен был оформить все паспортные формальности.

В понедельник 11 февраля получаю из штаба вместо командировочного (дипломатического) паспорта, избавляющего от всяких таможенных формальностей, простой гражданский паспорт. Иду в штаб, получаю ответ, что командировочный паспорт выдается лишь с „высочайшего соизволения“ и что ранее, как через две недели, он получен быть не может. Иду через Дворцовую площадь в Министерство иностранных дел. Прошу меня проводить к начальнику канцелярии министерства. Меня с утонченной вежливостью принимает чиновник со звездой на боку, т. е. в генеральском чине. Узнав, что мне надо, говорит, что по этому делу надо обратиться в 1-й департамент. Иду в первый департамент; принимает меня с такой же дипломатической любезностью вице-директор и говорит, что мне надо обратиться во 2-й департамент. Иду во 2-й департамент, принимает сам директор и говорит, что мне надо обратиться в канцелярию.

Итак, круг замкнулся.

Выхожу в коридор, стоит курьер, нос луковицей, ярко-красный. Подхожу, сую в руку пятирублевый золотой: „Скажите, голубчик, мне надо получить командировочный паспорт и пропуска на 15 мест разных вещей, чтобы их в немецких таможенных не досматривали. Ваши генералы меня от одного к другому гоняют, никакого толка не добьюсь, проводите меня к тому делопроизводителю, который этими делами ведает“. — „Пожалуйте, ваше превосходительство, — это Иван Петрович Васильев“.

Вводит меня в комнату, где сидели чиновник и машинистка, и начинает ему объяснять техническим языком что мне надо: „Вот, Иван Петрович, его превосходительство изволит ехать в Гамбург. Им надо командировочный паспорт и открытый лист на 15 мест вещей“.

Подходит Васильев к конторке, открывает ее, и я вижу в ней кипу паспортов, вынимает один из них: „Фамилия, имя отчество вашего превосходительства?“ Вписывает и вручает мне паспорт, выдаваемый только с высочайшего соизволения — „Вещи у вас с собой?“ — „Нет, их 45 пудов, они на заводе“. Обращается к курьеру: „Петров, возьмите 15 ярлыков, вот этот открытый лист, печать, сургуч, шпагат, одним словом, все, что надо, поезжайте к 10 ч утра по адресу, указанному его превосходительством, и опечатайте все, как полагается“.

Поблагодарил я Васильева самыми лестными словами.

На следующий день в 10 ч. утра является Петров, со всем своим снаряжением, опечатывает все ящики, как полагается, вручает мне открытый лист, получает пяти- и десятирублевый золотой, величает меня „ваше сиятельство“ и, видимо, вполне довольный, уезжает.

Когда я рассказал это членам моей комиссии и показал наш багаж, они ни глазам своим, ни ушам верить не хотели.

13 февраля ст. ст. комиссия выехала в Гамбург, куда прибыла 15 февраля. На следующий же день пароход „Метеор“ был осмотрен, избраны места расположения приборов, причем к привезенным нами прибавилось два прибора от завода Блом и Фосс, а именно: гироскопический прибор для записи качки, превосходно исполненный фирмой Петровач в Вене; гироскопический прибор для записи качки, исполненный по указаниям Фрама.

Приняли от нарочного заказанную по телеграфу из Гамбурга фирме Ильфорд в Лондоне фотографическую бумагу (шириною 200 мм, около 1000 погонных метров), закупили потребные реактивы в соответствующем количестве (например, гидрохинона 50 кг и пр.).

Профессор Н. А. Смирнов приспособил для фотолаборатории помещение дамской уборной с ваннами, в которых и были разведены реактивы, и бумажная лента перематывалась электромотором с одного барабана на другой. Устроил электрическую сушику проявленных лент и прочего, вообще со свойственной ему находчивостью приспособил все для массовой работы.

От фирмы Блом и Фосс в рейс с нами пошел инженер Кригер, ведающий на заводе проектированием и испытанием цистерн Фрама, и до Дартмута — петербургский представитель фирмы инженер-технолог Г. К. Яхимович.

17 февраля, как раз в назначенный морским министром день, пароход „Метеор“ с комиссией вышел в Бремен, чтобы, проверив по пути приборы, их исправное действие и правильность установки, спустить для возвращения в Гамбург Фрама и нескольких техников фирмы Блом и Фосс, помогавших нам в установке и закреплении приборов.

19 февраля вышли в рейс, наметив первую остановку в Дартмуте, где был заказан полный запас угля. 22 февраля

пришли в Дартмут и, приняв уголь, вышли в море, проложив курс на Лизард и оттуда на Азорские острова.

Последний курс был взят потому, что, по данным карты ветров, для марта нового стиля в средней части Атлантического океана лежит область свежего ветра в течение 20 дней из 31 и намеченный курс шел почти параллельно восточной границе этой области в расстоянии около 200 миль от этой границы, так что этот курс проходит по штилевой области с хорошей, ясной погодой, которая нужна для фотографической записи качки, вместе с тем стоило только приблизиться к штормовой области, чтобы получить более крупную зыбь.

Этот расчет вполне оправдался на деле — мы имели все время ясную погоду, ветер от 0 до 4 баллов и зыбь, которая бежала от запада и давала боковую качку от 10 до 12° на сторону при выключенных цистернах и при положении корабля боком (боком) к волне.

Чтобы получить размахи большей величины, мы 27 февраля легли курсом W по 42-й параллели и 1 и 2 марта при полном штиле получили крупную зыбь (высота волн 25—30 футов, длина 500—600 футов), бежавшую от N, которая дала качания от 16 до 20° на сторону.

После этого взяли курс на Азорские острова и 4 марта утром зашли на о. Сен-Мигуэль в Понте-Дельгада и, пополнив запас угля, вечером того же дня вышли в море, взяв курс на о. Мадера, где пробыли 7 и 8 марта, ибо застали на рейде итальянский линкор.

Временем стоянки в Понте-Дельгада, пока происходила погрузка угля, я воспользовался, чтобы осмотреть наибольшую достопримечательность о. Сен-Мигуэль — именно минеральные воды, расположенные около 50 км от Понте-Дельгада близ местечка Фурнас. Я нанял три автомобиля и пригласил для участия в поездке, кроме членов комиссии, еще капитана парохода Вагнера и врача Ведекinda, свободных во время погрузки угля.

Местечко Фурнас и санаторий того же имени лежат вблизи центра кратера потухшего еще в незапамятные времена вулкана. Кратер этот имеет диаметр около 10 км, совершенно круглый, с отвесными стенами, высотой около 300 метров и почти плоским, с отдельными небольшими возвышениями (10—15 м), дном. Близ центра этого дна на пространстве меньше одного квадратного километра сосредоточены самые разнообразные источники минеральных вод, большей частью каптированные в железные трубы диаметром отверстия около дюйма, так, напр мер, из одной трубы льется совершенно чистая холодная питьевая вода, метрах в 15 от этого водоразбора другая льяется тоже совершенно чистая кипящая вода. Женщины из местечка набирали ее в кувшины и тут же заваривали кофе и варили яйца. Немного подальше такой же

источник холодной воды, но кислой, как крепкий уксус, дальше такой же кислый источник горячей воды. В одном из возвышений есть совершенно такой же „провал“, как в Пятигорске, с клубящимся серным дымом.

Среди этих источников на площадке построено ванное здание, судя по числу окон, вероятно, комнат на 100. Нашим врачам воды Фурнас, можно сказать, неизвестны по дальности расстояния, — у нас есть Кавказ, куда больных и направляют. Доктор Ведекинд об этих водах тоже ничего не знал.

На Азорских островах, особенно на Сен-Мигуель, ведется в теплицах весьма обширная культура ананасов, которые, как указано в английской лоции, и составляют главный предмет вывозной торговли из Понте-Дельгада. Доверяя лоции, я попросил герр Шиммеля, ресторатора „Метеора“, запасти ананасы.

Когда мы вернулись из поездки, Шиммель подошел ко мне и показал ананас размерами с лимон: „Это единственный ананас, который я нашел на рынке. В Гамбурге такая дрянь стоит 20 пфеннигов (10 коп.), а здесь я заплатил 3 марки (1½ руб.), чтобы показать вам“. — „Весь остров покрыт теплицами, куда же все девается?“

„Ананас здесь вызревает в продолжение двух лет, а когда сажают черенки, то гамбургские фирмы вперед закупают весь урожай“.

4 марта вышли на о. Мадеру, куда и прибыли утром 7 марта; здесь я задержался 7 и 8 марта, ибо здесь были итальянский линкор „Dante Alighieri“ и шведское учебное судно „Filgia“.

Я обменялся визитами с командирами этих судов, само собою разумеется, просил не салютовать. Командир „Dante Alighieri“, капитан 1-го ранга Bellini сообщил мне, что на этом корабле установлены цистерны Фрама и цель плавания состоит в испытании этих цистерн, поэтому капитан 1-го ранга Bellini, узнав про цель нашего плавания на „Метеоре“, весьма заинтересовался и просил разрешения командировать двух своих инженеров на „Метеор“.

Я поручил корабельному инженеру Грауэну и Яковлеву ознакомить итальянцев подробно со всеми нашими установками, а сам показал капитану Bellini и изложил ему сущность дела. Изрядно угостив итальянцев, я поручил Грауэну и Яковлеву съехать с ними на берег и за мой счет мадеры не жалеть и с итальянцами установить такой альянс, чтобы на завтра, пригласив Грауэна и Яковлева на линкор, они показали все, а не только то, что есть на верхней палубе. Осмотр цистерн Фрама давал достаточный предлог при подогретом доброжелательстве итальянцев (Грауэн мог выпить, не моргнув глазом, сколько угодно и чем угодно) показать весь корабль. Наши инженеры с итальянцами действительно и прак-тически

устройств, о которых по возвращении и доложили Морскому техническому комитету и адмиралтейскому заводу.

8 марта вышли в Лиссабон, встретив 9 марта весьма крупную зыбь (длина волн 600—700 м, высота 30—35 футов), дававшую при выключенных цистернах размахи до 24° на сторону.

В Лиссабоне пробыли 11 и 12 марта. Я со Смирновым навестили нашего посланника П. С. Боткина, с которым встречался у его брата, доктора и моряка А. С. Боткина.

В Лиссабоне получили газеты. Просмотрев ежедневные метеорологические сводки в газете „Times“, удалось разгадать, откуда пришла та зыбь, которую мы встретили 1 (14) марта. Оказалось, что от Исландии через Англию пронесся шторм ураганного характера сравнительно небольшого (около 200 миль) диаметра, но с весьма резким градиентом. По данным „Times“, шторм этот мало чем уступал по силе ноябрьскому шторму 1703 г., когда у берегов Англии погибло более 20 000 человек. Хотя, вместо деревянных, суда стали железными, вместо парусов — паровые машины, все же число погибших определялось, примерно, в 1000 человек. Этот шторм на своем пути и развил ту волну, которая, пробежав 1800 миль (с групповой скоростью), сгладилась и обратилась в ту изумительно правильную зыбь, встреченную нами.

В Лиссабоне приняли уголь до полного запаса с тем расчетом, что если ни у берегов Португалии, ни пересекая Бискайский залив не встретим шторма, то продолжать фрагтование еще на две недели и от 48° с. ш. взять курс на Исландию. В это время такой курс ведет через область штормов, но этого делать не пришлось, так как 14 марта милях в 25 к западу от мыса Финистере мы были застигнуты внезапно налетевшим штормом ураганной силы 11—12 баллов и характера.

Сперва волны не было, но ветер был такой силы, что у положенной на палубе у гакаборта тяжелой четверки с двойной диагональной обшивкой оборвало грунты и унесло четверку ветром подобно тому, как уносит шляпу. Часа через три от начала шторма пришла весьма крупная и крутая волна (длина до 900 футов, высота 40—45 футов). При ветре 11—12 баллов на такой волне никаких наблюдений производить было невозможно, пришлось лечь в разрез волны и держаться на этом курсе; хотя машина работала полным числом оборотов соответственно 10-узловому ходу, но ход корабля был не больше 1—1½ узлов.

Размахи килевой качки доходили до 8° на сторону, при длине корабля почти в 100 метров казалось, что размахи достигали 20—25°, корабль как бы становился торчмя.

К вечеру ветер несколько отошел к западу, и сила его немного ослабла, так что можно было лечь скулой к волнению и произвести на этом курсе испытание, но не было возмож-

ности, имея под ветром, хотя и в 20 милях, мыс Финистере, поставить корабль лагом к волне. При выключенных цистернах и курсе скулой, т. е. 45° к волне, размахи доходили до 24° на сторону. Включение цистерн низводило их до $12-15^\circ$ на сторону. К полудню 15 марта ветер стих.

По обсуждении накопленного материала комиссия решила наблюдения прекратить и идти без замедления в Гамбург, чтобы сдать пароход, не продолжая фрахтования, обходившегося, не считая расходов на уголь, по 3000 герм. марок (1500 руб.) в сутки.

Общий вывод из наших наблюдений был тот, что если „характеристика“ цистерн составляет 3° , то размахи качки при всяком курсе относительно волны и скорости, не превышающей 10 узлов, уменьшаются включением цистерн на 50%. „Характеристикой“ цистерн называют ту расчетную величину угла крена, который получился бы, если перегнуть всю воду в цистернах на один борт. Здесь не место вдаваться в технические подробности об устройстве цистерн, о способе производства и обработки наблюдений и пр. — все это можно найти в моем сочинении „Качка корабля“ (Военно-Морская Академия, Ленинград, 1938).

В Гамбург мы вернулись 2—IV. Сдали пароход и произвели расчет по фрахтованию. Через два дня после нашего возвращения предстоял спуск величайшего в мире парохода „Vaterland“, водоизмещением 50 000 тонн при спусковом весе свыше 30 000 тонн.

Фирма Блом и Фосс пригласила членов комиссии присутствовать при спуске и разрешила осмотреть спусковое устройство. Я сам и корабельные инженеры Грауэн и Яковлев были удивлены, насколько легко и экономно все сделано немцами по сравнению с тем, что делалось у нас при спуске наших линейных кораблей, у которых спусковой вес был около 9000 тонн.

На Балтийском заводе при петербургских ценах леса, которые, примерно, на 30% были ниже гамбургских, спусковое устройство обошлось в 290 000 руб. У Блом и Фосса при спусковом весе в 30 000 тонн оно обошлось в 150 000 герм. марок, т. е. 75 000 руб. Директор Фрам спросил меня, какие места отвести комиссии, среди ли самых почетных гостей в носовой части, где будет гамбургский сенат в его средневековых костюмах, принц Генрих Прусский, принцесса Ирена, которая, разбив бутылку шампанского о форштевень корабля, окрестит корабль. На это я ответил: „Самый интересный момент при спуске это когда форштевень корабля сходит со спускового фундамента, совершая как бы прыжок. По-моему, у вас носовые копылья не выдержат так называемого „баксового“ давления и полетят к чорту, поэтому отведите нам места на дамбе близ конца спускового фундамента“.

Вначале все шло прекрасно, но когда корабль прошел

около двух третей своей длины, началась трескотня вроде ружейных залпов, затем начали вылетать носовые копылья, и последние 50 м корабль шел не на полозьях, а, раздав их, сел килем на бетонный фундамент, на котором оставил борозду, примерно, в два фута шириной и дюйма два глубиной, не получив никаких повреждений, как мне затем сообщил Фрам. При нашем спусковом устройстве даже на рыбаках и настиле царапин не найти, но важно, чтобы корабль был на воде, немцы этого достигли, хотя и с некоторым риском, но сберегли по меньшей мере полмиллиона марок.

После этого я комиссию распустил, предоставив членам ее возвратиться в Петербург „по способности“, рекомендовав им остановиться хотя бы на сутки в Берлине и осмотреть артиллерийский музей (Zeughaus), едва ли не самый поучительный в мире, сам же поехал в Висбаден и в Париж по другим поручениям Морского министерства.

В Висбадене мне надо было принять с завода Швертфегера отдельные части морских дальномеров моей системы, которые по заказу Морского министерства изготовлялись на заводе Р. Ветцера в Петербурге.

Приняв эти части, отправив свой ручной багаж с носильщиком в г. Мюнстер, я пригласил Швертфегера посетить знаменитый Шпрудель, позавтракать в лучшем ресторане „Zum Sprudel“, затем прокатиться по берегу Рейна, отведать на месте все „рейнвейны“ и доехать до Бингена, откуда через Мюнстер я — в Париж, а Швертфегер — в Висбаден.

Отведал я шпруделя и удивился, что он имеет вкус и цвет мясного бульона, вспомнил стихи В. П. Буренина, за которые его Гайдебуров притянул к мировому:

Гайдебуров в шпрудель
Прыг, резвясь, как пудель,
Стал от Гайдебурова
Шпрудель цвета бурого.

Мировой, усмотрев диффамацию, посадил Буренина в кутузку на месяц к радости всех тогдашних петербургских газет.

В ресторане „Zum Sprudel“ на запрос: „Die Weinkarte bitte“ мне подали громадный фолиант 40×20 см в 600 страниц на великолепной бумаге с превосходными гравюрами. В этом фолианте было обстоятельнейшим образом изложено историческое обозрение развития виноделия на Рейне, современное его состояние и статистика за последние 20 лет. Пришли мы несколько раньше обычного времени, и я поспел довольно внимательно просмотреть „карточку вин“, которая весила не меньше пяти килограммов.

Начиналась она описанием Iohannisberger. Оказывается, эти виноградники ведут свое начало с 1300 г., переходя из рода в род как майоратное владение каких-то герцогов.

Дают они в среднем около 500 бочек (по 600 литров) вина, которое выдерживается определенный срок в подвалах, затем поступает на аукцион и продается не менее, как бочкой. За бочку урожая 1912 г. цена на аукционе дошла до 70 000 марок. „Сам кайзер, — сказал мне Швертфегер, — этого вина не пьет“. Его скупают виноторговцы, они же скупают вина из окружающей местности, прибавляют по несколько капель на литр и называют это *Johannisberger*, бутылка которого ценю в 20 марок и красовалась перед нами.

После завтрака поехали мы на трамвае вниз по Рейну, любуясь знаменитыми видами и сходя на всех станциях, чтобы на месте перепробовать „все рейнвейны“. Вечером расстались в Бингене, я поехал в Мюнстер, Швертфегер — в Висбаден.

Поезд на Париж отходил в 11 ч. вечера, а было около восьми; чтобы скоротать время, пошел я по берегу Рейна до каких-то сооружений, издали казавшихся грандиозными. Оказалось, что это градири, тянувшиеся по берегу километра на два, вплотную одна к другой, и служащие для обогащения какого-то рессола.

Через 28 лет, когда я пишу эти строки, я вспомнил эти градири по поводу сообщения агентства Рейтер: „Английские бомбардировщики сбросили зажигательные и фугасные бомбы на Мюнстер и произвели пожар, который был виден за 200 км“. Очевидно, это горели мюнстерские градири, но были ли от этого военный вред — зависит от того, для какого рессола они служили, впрочем, по Козьме Пруткову: „и теребентин кому-то полезен“.

К описываемому времени я уже порядком изъездил все „заграничные“ Европы и германские железнодорожные порядки знал. Тогда в Германии ходили серебряные монеты в пять марок, размерами без малого в ладонь. Взял я, как обыкновенно делал, простой билет третьего класса, подхожу к оберкондуктору: „*Herr Oberschaffner*,“ я желал бы спать до Парижа, вот мой чемоданчик, вот мой паспорт, покажите это все на границе, вот вам за труды, — и подаю ему пару серебряных лепешек, — французскому кондуктору передайте, чтобы он меня разбудил за четверть часа до Парижа, у меня для него приготовлены два колеса“ (пятифранковая серебряная монета).

Кондуктор отвел мне отдельное купе второго класса, пожелал покойной ночи до Парижа — „все будет сделано.“

И дешево и сердито — это не подкуп и не взятка, а вознаграждение за услугу, а что купе второго класса и с каким билетом я в нем еду — это дело кондуктора.

Спальных вагонов тогда по Германии ходило очень мало; во Франции в обыкновенных скорых поездах и совсем не было, — ехать в „люксе“ — зря деньги бросать — я этого никогда не любил.

МИРОВАЯ ВОЙНА

В 1913 г. и в первые месяцы 1914 г. я продолжал чтение лекций в Морской академии, изредка получал поручения от морского министра, консультировал на заводах, по субботам утром заседал в Правлении РОПиТ и, кроме того, составлял и проверял спецификацию и проект заказа новых для него теплоходов, остающееся время посвящал научной работе, главным образом, изучению „Начал“ Ньютона, которые я намеревался перевести с латинского на русский язык.

19 июля (1 августа) 1914 г. Германия объявила России войну. Эта война приняла мировой характер. Ведение этой войны и исход ее всем хорошо известны, и мне нет надобности характеризовать ее, отмечу лишь некоторые черты, которые не у всех были на виду.

С первых же недель войны обнаружилось, что наша артиллерия не снабжена достаточным числом снарядов. Причина этого вскоре стала известна — заседания артиллерийского комитета происходили под председательством „премудрого“ Н. А. Забудского, по великой мудрости которого мы не имели в Японскую войну бризантного снаряда, а только шрапнель, так что стоило японцам засесть в какую-нибудь глинобитную фанзу, и они были так же хорошо укрыты, как в железобетонном каземате. В одном из таких заседаний в 1912 или в начале 1913 г решался вопрос о числе зарядов на полевое орудие.

Забудский „доказывал“, что надо иметь 3000 патронов на ружье и по 500 снарядов на полевое орудие.

На заседании присутствовал генерал Ратко-Дмитриев, только что перешедший на русскую службу из болгарской, где он победоносно командовал армией. На основании собственного опыта он сказал, что бой надо, главным образом, вести и кончать артиллерией и надо иметь 3000 снарядов на орудие, тогда достаточно иметь и 500 патронов на ружье.

Наши члены артиллерийского комитета решили: стоит ли придавать значение практическому опыту какого-то „братушки“, когда тут „математический“ вывод самого Н. А. Забудского, и решили по Забудскому — результаты не заставили себя долго ждать. Впоследствии вину свалили на военного министра, свободного от всякой науки, кроме щедринской „о подмывании лошадиных хвостов“, генерала от кавалерии Сухомлинова, утвердившего решение артиллерийского коми-

тета, доложенное ему генералом Кузьминым-Короваевым, сменившим Сергея Михайловича на посту главного инспектора артиллерии.

Так об этом мне рассказывал тогда же, задолго до суда над Сухомлиновым, М. Е. Грум-Гржимайло, бывший тогда генерал-майором гвардейской артиллерии.

Цензорами в военную цензуру набирали барышень; им строго настрого было приказано не пропускать ни номеров полков и дивизий, ни названия городов, сел, деревень и вообще местностей, и вот я сам прочел корреспонденцию в „Новом времени“: „... наш полк NN наступал под сильным артиллерийским огнем через болото УУ, уезда ZZ, губернии КК. Немцы придавали неверную установку трубке или трубки у них были плохие, только шрапнели часто давали „клевок“ и не разрывались“. Я показал это М. Е. Грум-Гржимайло — „полюбуйтесь цензурой“.

Недели через две или три встречаю его: „А знаете, немцы теперь снабдили шрапнели такой трубкой, которая и при клевке дает разрыв, — могли бы прислать хорошую коробку конфет цензорше“.

В связи с войной возник ряд вопросов по эмеритальной кассе, была образована соответствующая комиссия. И. П. Коллонга в живых не было, расчетная часть была поручена мне и В. М. Сухомелю. Председателем комиссии был член Адмиралтейств-совета адмирал Н. М. Яковлев, заведующим кассой был тайный советник И. А. Турцевич.

Балтийский флот тогда базировался на Ревель, и чтобы узнать мнение командного состава флота, поехали мы втроем — Яковлев, Турцевич и я — в Ревель, где должно было состояться многолюдное заседание.

Турцевич был женат на родной сестре жены Коковцева, тогда министра финансов и премьера.

Зашел разговор о Григории Распутине, или, в просторечии, „Гришки“, про которого говорили, что он умел „заговаривать“ кровь у страдавшего кровотечением наследника и поэтому пользовался неограниченным влиянием при царском дворе.

Яковлев рассказал: „Есть у меня приятель, член Государственного совета, прослуживший более 50 лет по министерству внутренних дел, который говорил мне — приезжает ко мне один из полицеймейстеров (у петербургского градоначальника было три помощника в чине генерал-майора, которые назывались полицеймейстерами), позвольте попросить совета от опытности вашего высокопревосходительства. Переехал в мое полицеймейстерство, наняв квартиру на Гороховой, Григорий Ефимович, как вы полагаете, надо мне к нему явиться в мундире или в виц-мундире?“

— Да зачем вам вообще к нему являться?

— Помилуйте, если бы видели, какие кареты подъезжают,

какие из них особы выходят, в каких орденах и лентах. Нет, уж лучше в мундире явлюсь.

Турцевич тогда рассказал со слов Коковцева: „Ко мне навязывался Гришка и все хотел о чем-то переговорить, я отнекивался. Делаю доклад царю, — он и говорит: „Владимир Николаевич, с вами хотел бы переговорить Григорий Ефимович, назначьте ему время“. Высочайшее повеление! Назначил день и час приема и нарочно пригласил сенатора Мамонтова. Приехал Гришка, поздоровался, сел в кресло, начал бессодержательный разговор о здоровье, о погоде и пр., а затем говорит: „Я, Владимир Николаевич, хотел с тобою (Гришка всем говорил „ты“) по душам переговорить, а ты сенатора пригласил, ну, бог с тобой, прощай“.

На следующем докладе спрашивает меня царь: „Что у вас Григорий Ефимович был? — „Был“. — „Какое произвел на вас впечатление? — „Варнак“ (сибирское слово, означающее каторжник). — „У вас свои знакомые, и у меня свои. Продолжайте доклад“.

Этот доклад был последним. Через неделю я (Коковцев) получил отставку“.

Казалось бы дальше этого идти трудно, но оказалось возможно. После революции была опубликована переписка между царицей, бывшей в Царском селе, и царем в ставке, тогда же был опубликован и дневник французского посла Палеолога. Эти две книги надо читать параллельно, с разностью, примерно, в 4—5 дней между временем письма и дневника. Видно, что письма царицы к царю перлюстрировались, и их содержание становилось известным. Например, царица пишет: „Генерал-губернатор такой-то (следует фамилия), по словам нашего друга, не на месте, следует его сменить“. У Палеолога дней через пять записано: „По городским слухам, положение губернатора такого-то пошатнулось и говорят о предстоящей его смене“.

Еще через несколько дней: „Слухи оправдались, такой-то смнен и вместо него назначен Х. Х.“

Но это еще не столь важно, но вот дальше чего идти было некуда.

Царица пишет: „Наш друг советует послать 9-ю армию на Ригу, не слушай Алексева (начальник генерального штаба), ведь ты главнокомандующий“... и в угоду словам „нашего друга“ девятая армия посылается на Ригу и терпит жестокое поражение. Недаром была общая радость в Петербурге, когда стало известно, что Гришка убит Пуришкевичем и великим князем Дмитрием Павловичем. Конечно, и армия понемала, кто ею командует. Февральская революция была подготовлена.

Когда Керенский был назначен „главоверхом“, то, узнав об этом, Гинденбург в первый раз в жизни рассмеялся. Октябрьская революция стала необходимой и неминуемой.

С началом мировой войны я никакого нового назначения не получил и оставался в чине флота генерал-лейтенанта, профессором Морской академии и состоял в распоряжении морского министра. По частной службе я был членом правления Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) и консультантом Металлического завода.

Большая часть пароходов РОПиТ была взята в распоряжение Морского ведомства по закону о военно-судовой повинности, некоторые из судов, находившиеся в заграничных водах, по обычной угодливости нашей дипломатии, были переданы французам, хотя французский коммерческий флот был гораздо многочисленнее нашего и не было никаких причин передавать им наши пароходы вместо того, чтобы получить от них.

Все немецкие пароходы, находившиеся в русских портах были реквизированы.

Пароход общества „Диана“ находился в это время в Александрии и должен был итти с грузом 6 000 тонн хлопка во Владивосток. По распоряжению нашего агента он был задержан в Александрии, чтобы погрузить какие-то 50 тонн табака и египетских папирос.

Хлопок же для нас был то же, что бездымный порох, который у нас изготовлялся из хлопка.

Была суббота, возвращаюсь по Невскому из заседания правления общества РОПиТ, встречаю генерал-майора В. А. Штенгера, ведавшего в Главном морском штабе делами по военно-судовой повинности. — „Алексей Николаевич, не можете ли вы мне сообщить, где находится ваш пароход „Диана“? — „Завтра воскресенье, в понедельник праздник, дам вам знать во вторник утром“. — „Очень хорошо“.

Вскочил я на извозчика и тотчас же вернулся в правление. Делопроизводитель Таргони был еще на месте. „Зашифруйте военным шифром“.

„Срочная. Александрия. Капитану парохода „Диана“. С получением сего предписываю вам прекратить погрузку, окончить сношения с берегом и итти по назначению. Генерал-лейтенант Крылов“.

Примерно через 30 минут получаю ответ. „Приказания исполнены, через три часа выхожу море“.

Тотчас же поехал к председателю правления РОПиТ А. Е. Молчанову. — „Анатолий Евграфович, я, может быть, и превысил свои полномочия, но дорога всякая минута, надо спасти „Диану“ вместе с грузом от передачи французам, которым по сути дела она и не нужна, вот что я сделал“ — и рассказал ему приведенное выше. — „Не знаю, как и благодарить вас, едва ли можно было проявить лучшую распорядительность“.

Во вторник сообщаю Штенгеру: „Диана“ прошла Суэцкий канал, идет во Владивосток с грузом хлопка, завтра пройдет

Перим". Таким образом „Диана“ проработала на „свободной воде“ Тихого океана, 8 месяцев, заработала при высоких фрахтах чистого дохода 45 000 фунтов стерлингов и затем была взята нашим Морским ведомством по военно-судовой повинности во Владивостоке, где она была нам несравненно полезнее, нежели французам в Марселе. Ближайшее общее собрание акционеров назначило правлению тантьему по 10 000 руб.

Наступил 1915 г, приближалось в июле общее собрание акционеров общества РОПиТ. По уставу общества все акции номинальной цены 500 руб. были именные. Право голоса распределялось, примерно, так: 15 акций давали один голос, 50 — два голоса, 100 — три, 200 — четыре и т. д. У большей части акционеров акции были заложены в банках с передаточными надписями, и вот правление заметило, что один из банков расписал акции на своих артельщиков, мелких служащих, по 15 акций на каждого, и таким образом получил бы на общем собрании гораздо больше голосов, на которые он имел право, не прибегая к этой полумошеннической, но законной, уловке.

Имея абсолютное большинство голосов, банк провел бы нужные ему решения и завладел бы обществом РОПиТ и из предприятия, руководствовавшегося государственными интересами, превратил бы его в предмет спекуляции по купле и продаже акций, ибо при складочном капитале в 10 миллионов рублей фактическая стоимость имущества составляла около 100 миллионов. Правление РОПиТ состояло из трех членов от акционеров и трех членов от правительства, в числе этих последних и член от Морского министерства, по давнишнему обычаю, адмирал, флаг-капитан царя.

В описываемое время это был полный адмирал, генерал-адъютант К. Д. Нилов, он-то и выручил общество. Правление объяснило ему, что затевает банк. Нилов доложил об этом царю. Царь вызвал министра финансов Барка и приказал ему сказать „цыц“ председателю правления банка П.

Это „цыц“ было столь внушительно, что через несколько дней П. явился к Молчанову и просил все акции переписать на имя Молчанова. РОПиТ был спасен. 1914 — 1915 год прошел благополучно.

Незадолго до общего собрания 1916 г. в правлении был получен годовой отчет Одесской главной конторы по операциям за 1915 г. и первую половину 1916 г. Чистая прибыль была показана в 6 400 000 руб., что составляло 64% на номинальный складочный капитал.

Оказалось, что по закону о прогрессивном промысловом налоге, о сверхприбылях, о добавочном налоге по случаю военного времени и пр. не только ничего нельзя было бы отчислить в дивиденд, но пришлось бы еще доплатить. Акции по цене сразу упали бы, банки потребовали бы выкупа зало-

женных у них акций (произвели бы экзекуцию), и стомиллионное имущество РОПит перешло бы, можно сказать, за гроши в собственность банков, и никакое „цыц“ тут бы не помогло.

Председатель правления А. Е. Молчанов пригласил к себе на дом И. М. Лысковского и меня как членов правления от акционеров.

И. М. Лысковскому было под 70, в течение последних 25 лет он был директором-распорядителем общества „Самолет“, поступив на работу 12-летним мальчиком для побегушек и прослужив около 60 лет во всех должностях. Практическая опытность его в коммерческом и транспортном деле была необыкновенная. — „Не опасайтесь, уладим“ — и действительно, уладил согласно всем 17 томам Свода законов. Уже на следующий день у него был готов следующий расчет:

В 1859 г. не было произведено отчисление 200 000 руб. в капитал погашения, с тех пор со сложными процентами эта сумма возросла до 1 900 000 руб.

По делу о подмочке сахара к обществу уже более трех лет предъявлен иск в 2 200 000 руб. В обеспечение этого иска надлежит внести в депозит суда 2 200 000 руб., ибо в первой инстанции мы дело проиграли.

Почтовое ведомство предъявило к обществу иск в 550 000 р. по эксплуатации восточной почты, дело это находится в суде, надо внести в депозит суда 550 000 руб. в обеспечение иска.

По разным претензиям частных лиц и коммерческих предприятий имеется к нам исков на сумму до 300 000 руб., надо эту сумму внести в депозит суда.

— Вычтите эти суммы из 6 400 000, — остается 1 450 000 рублей, — вот сверхприбыли и нет. Уплатим разных налогов около 500 000, остаток в 950 000 пойдет в дивиденд.

— Бухгалтерски это все правильно. Комар носа не подточит. Не беспокойтесь, Л. (член правления от министерства финансов), уж на что дока, а согласится. Конечно, в депозите суда деньги не приносят того дохода, как в обороте, а все же лучше, чем их целиком в казну отдать.

— Есть и еще способ — сговориться с Синебрюховым, пусть он нам за что-нибудь иск предъявит, мы ему встречный, судебные пошлины пустяковые, а пока дело по всем инстанциям до Сената дойдет — смотришь, лет пять и прошло — помиряться поспеем.

Есть пословица: век живи — век учись, тут я постиг, что такое настоящая бухгалтерия, а не та, которой Руа учил, и почему главные бухгалтера банков получали в год жалованье от 200 000 до 250 000 руб. — надо было знать не только четыре правила арифметики, но и все 17 томов Свода законов Российской империи с сотней томов разъяснений, дополнений и кассационных решений Сената и уметь все это обходить, не спотыкаясь.

Задолжало Русскому обществу пароходства и торговли Морское ведомство 5 000 000 руб. по военно-судовой повинности, и никак от Одесской портовой конторы не получить расчета: нашла, что в одном из счетов пропущено 147 рублей, да к тому же не в убыток казне, а в убыток РОПиТ. Заявляем, — РОПиТ отказывается от этих денег — нельзя, счет зарегистрирован и во все книги записан; исправить — на это надо всю трехпудового веса книгу красными чернилами перечиркать. Спрашивает меня Анатолий Евграфович, как бы уладить это дело, ведь на 5 миллионов одних коммерческих процентов больше 30 000 руб. в месяц идет, дело уже три месяца тянется, ведь это убыток почти в 100 000 рублей.

— Помню я, когда любой корабль приходил из-за границы, то для проверки отчетности приезжал на корабль Ф. А. Д.; в кают-компаниях в тот день специальный завтрак готовляли, в катер ему боченочек ведер пять самой лучшей мадеры клали, так он умел всю отчетность между завтраком и обедом проверить и утвердить и таможенной все оформить. Он и сейчас на службе — тайный советник. Пригласите его в наилучший ресторан по делу переговорить и чтобы подана была к столу такая мадера, лучше которой во всем городе нет. Изложите ему дело и попросите съездить в Одессу и помочь нашей главной конторе разобраться в этом деле с портовой конторой. Конечно, расходы по поездке, пребыванию в Одессе и прочее за счет РОПиТ, и о гонораре заикнитесь и спросите, довольно ли 10 000. Все это осторожно, деликатно, что очень сложная и большая работа, а то обидится и дело пропадет.

Ф. А. Д. поехал в Одессу, проработал там около месяца, привел все в ясность, какими-то старыми приказами подтвердил, и через месяц все 5 000 000 были перечислены РОПиТ.

После его возвращения от всего правления и совета ему великолепный банкет устроили.

Почтенный и деловой старик был и дело умел делать и себя не забывал.

С началом войны 1914 г. РОПиТ отправил экспедицию в Египет, чтобы собрать образцы товаров, которые туда ввозятся из Германии и из других стран.

В числе агентов РОПиТ были отец и сын Мандражи, отец — в Москве, сын — где-то на юге. Вызвали их в Петербург, объяснили что надо, оба были греческие подданные — „Вам надо иметь визы“. — „Нет, мы постараемся иметь турецкие паспорта“. Часа через два приходят: „Мы уже турки“.

Поехали они в Египет. Привезли три громадных ящика образцов и рассказали, что вся торговля в руках немцев, благодаря долгосрочному кредиту, оказываемому даже мелочни-

кам, умению консулов, вниманию германских фирм к привычкам и требованию потребителей. Они привели множество примеров, но наши купцы не пожелали заводить новых дел: мы через Нижегородскую ярмарку уже издавна с Персией торгуем — с нас довольно, где нам еще дела заводить, да и консулы у нас не такие, чтобы они стали, как немцы, по лавочкам ходить.

Так из этого ничего не вышло. Турция вскоре объявила нам войну, проливы были закрыты, а после революции была введена государственная монополия внешней торговли.

Правление РОПиТ как-то обратило внимание, что апельсины не только валенские, но и мессинские и даже яфские ввозились к нам через балтийские порты, предварительно пройдя через Гамбург. Было решено отправить в Испанию заведующего коммерческой частью Язева исследовать этот вопрос.

Язев, побывав в Испании, донес, что причина такова: когда апельсин еще в завязи, приезжает к плантатору германский агент, осматривает завязь; оценивает, каков может быть урожай, и уплачивают аванс около одной четверти стоимости предполагаемого урожая. Затем, когда деревья в цвету, он опять является, уплачивает вторую четверть; после того как апельсин будет, примерно, в половину своего роста, — третью четверть; наконец, когда созреет, то агент является с ящиками, упаковщиками, бумажками, в которые апельсины завертывают, производит с плантатором окончательный расчет и увозит весь урожай на ближайшую станцию железной дороги и отсюда в отправной порт. Далее апельсины идут на пароходе в Гамбург, где они выгружаются в *Frei-hafen*, т. е. в свободном порту. Здесь их пересортировывают, отбирают порченые, которые идут на заводы лимонной кислоты, и оплачивают ничтожную пошлину.

Пересортированные апельсины обезличиваются, на них устраивается аукцион, и только то, что пойдет в Германию, оплачивается пошлиной, все же, что переотправляется за границу, грузится на пароходы в свободном порту.

Ничего подобного в Одессе нет, а в этих удобствах вся сущность дела, поэтому приходится оставить всякие мечтания о ввозе через Одессу апельсинов.

Это было 28 лет назад. После революции у нас разведены свои апельсиновые рощи, и ввоз их из-за границы прекратился.

Перед пасхой 1915 г. турецкий крейсер „Меджидие“ намеревался бомбардировать Одессу, попал на нашу мину заграждения, взорвался и, видя, что все равно затонет, приказал сопровождавшему его миноносцу выпустить в него торпеду, чтобы повреждение было побольше и подъем был труднее. Затонул он так, что над верхней палубой было около двух футов воды. Морское министерство поручило подъем РОПиТ. Адмиралтейством РОПиТ управлял тогда отличный кора-

бельный инженер Пескорский. Надстроил он деревом у „Меджидие“ борт, заделал пробоины деревянными пластырями, откачал из неповрежденных отсеков воду, крейсер всплыл, прибуксировал его в Одессу и ввел в док.

Морское министерство требовало, чтобы крейсер был отремонтирован как можно скорее, в три недели, и чтобы на него была поставлена новая артиллерия в 130 мм, что требовало устройства соответствующих подкреплений. Вмешались, с одной стороны, Одесское портовое управление, с другой, Морской технический комитет, председателем которого был тогда вице-адмирал Угрюмов. И порт и Морской технический комитет потребовали, чтобы был составлен полный проект исправления повреждений и подкреплений под орудия, чтобы материал удовлетворял требованиям наших приемных испытаний и пр. Пескорский прислал отчаянную телеграмму, что за три недели не только отремонтировать корабль, но и составить требуемые чертежи и провести их утверждение не поспеть.

Пошли мы с Анатолием Евграфовичем в Морской технический комитет к Угрюмову, чтобы убедить, что не надо никаких чертежей, будут шаблоны снимать с места, а материал применять тот, который есть в наличии. Угрюмов и слышать об этом не захотел. — „Анатолий Евграфович, с Угрюмовым не сговоришь, пойдемте к морскому министру“.

Иван Константинович нас немедленно принял. Доложил я, в чем дело, и говорю:

— Ваше превосходительство, как вы думаете, сумею я отремонтировать крейсер в 4500 тонн? Анатолий Евграфович предоставит мне полномочия во всем, что касается РОПиТ, а от вас я попрошу полномочий относительно учреждений морского ведомства, чтобы ни портовая контора, ни Морской технический комитет, ни Главное управление кораблестроения и снабжения в ремонт „Меджидие“ не вмешивались, мне бы ни одной бумаги не писали и ответа не требовали, тогда все через три недели будет готово, и крейсер будет представлен к испытанию.

— Уполномочиваю вас; через три недели сам приеду и посмотрю.

Я поехал в Одессу, обсудил с Пескорским, что и как делать, намечая мелом на переборках эскизы, без составления каких-либо чертежей. Тотчас снимали шаблоны, выбирали на складе соответствующий материал. Работали день и ночь, и к назначенному сроку все было готово. Приехал Григорович, осмотрел, остался вполне доволен. Видимо, приказ о том, чтобы мне не мешать, им был отдан достаточно строгий; я ниоткуда ни одной бумажки не получил, и ни одно начальствующее лицо ближе двух кабельтовых (400 м) к „Меджидие“ не подходило.

В 1914 г. приема в Морскую академию не было и лекций не читалось, я был свободен и решил употребить свободное

время на перевод и издание „Начал“ Ньютона на русский язык, снабдив этот перевод комментарием, изложенным так, чтобы он был понятен слушателям Морской академии.

Я работал аккуратно ежедневно по три часа утром и по три часа вечером. Сперва я переводил текст почти буквально и к каждому выводу тотчас писал комментарий, затем, после того как заканчивался отдел, я выправлял перевод так, чтобы смысл сохранял точное соответствие латинскому подлиннику, и вместе с тем мною соблюдались чистота и правильность русского языка, после этого я переписывал все начисто, вставлял в свое место комментарий и подготавливал к набору. К концу 1915 г. был отпечатан I-й том, содержащий книги I и II „Начал“. К концу 1916 г. весь перевод был окончен и отпечатан, составив выпуски 3-й и 4-й „Известий Морской академии“. Некоторые авторы полагают, что Ньютон пользовался исчислением бесконечно малых или, как он его называл, „фрюкский“ и „флюент“ в гораздо большей мере, нежели он это показал в „Началах“. Изучение Ньютона и перевод его „Начал“ показали мне, что Ньютон рассуждал, получал и доказывал свои выводы именно так, как это в его „Началах“ сказано, и что это, по словам Лагранжа, „величайшее произведение человеческого ума“ не подвергалось никакой обработке. Во времена Ньютона алгебра и анализ далеко не были тем математическим орудием, как теперь, — этим орудием была геометрия, которой после Ньютона, почти с равной ему силой, владели Маклорен, Шаль и Штейнер.

С началом войны Путиловские заводы получили громадные казенные заказы на шрапнели, полевые орудия и прочие предметы обороны.

Начиная с 1915 г., происходили большие задержки в сроках поставок, на которые обратили внимание Государственная дума и Государственный совет. Насколько помню, с весны 1915 г. в состав правления Путиловских заводов были включены инспектора от правительства: артиллерии — полковник кн. Андрей Григорьевич Гагарин, бывший первым директором Политехнического института; профессор Инженерной академии, генерал-майор Г. Г. Кривошеин и флота генерал-лейтенант, профессор Морской академии Н. Н. Оглоблинский.

Гагарин был специалист по испытанию механических качеств материалов и изобретатель известного пресса его системы. Он состоял при петербургском арсенале и был знающий техник по точной обработке металлов.

Кривошеин был выдающийся инженер-мостовик; по его проектам были построены в Петербурге Охтенский и затем Дворцовый мосты через Неву.

Оглоблинский был специалист по девиации компасов и после И. П. де-Коллонга читал этот предмет в Морской академии и заведывал компасным делом во флоте.

С осени 1915 г., по соглашению военного министра

А. А. Поливанова с морским министром И. К. Григоровичем, я был включен в состав правительственного правления Путиловских заводов.

С управлением заводами, если не считать небольшого Одесского адмиралтейства РОПиТ, я никогда никакого дела не имел, но все-таки имел трехлетний опыт в управлении акционерным предприятием, тогда как мои сотоварищи ни того, ни другого опыта не имели.

Н. Н. Оглоблинский, чувствуя, что дело для него новое, подходил к нему со свойственной ему тщательностью и обстоятельностью, в практическом деле иногда излишнюю. А. Г. Гаттарин проявлял часто мелочность, вдаваясь в такие детали производства, которые были делом помощника цехового мастера или младшего инженера, а не правления, на рассмотрение которого он их вносил.

Г. Г. Кривошеин обладал сварливым характером и излишнюю подозрительностью, нарушавшими необходимую спокойную деловитость при управлении таким громадным предприятием, как Путиловский завод, на котором в то время было до 25 000 рабочих.

К Путиловскому заводу принадлежала и верфь, устроенная фирмой Блом и Фосс, вошедшей еще года за два до войны в соглашение с Путиловским заводом.

На этой верфи шла постройка двух крейсеров водоизмещением около 7 500 тонн и нескольких (кажется, шести) эсминцев типа „Новик“, а также было установлено производство ручных гранат, выгодное для завода, но отвлекавшее большое число рабочих от судостроительных работ, шедших с большим опозданием по сравнению с Ижорской верфью Металлического завода.

Ввиду непрекращающегося опоздания по сдаче всех заказов, по настоянию Государственной думы и Государственного совета было решено наложить секвестр, т. е. взять заводы в правительственное управление, причем я был назначен председателем правления, состав которого был пополнен представителем Главного артиллерийского управления генерал-майором Султан-Шах и представителем Государственного контроля.

Общего положения об управлении секвестрованными предприятиями не было, от комитета обороны Государственного совета было лишь сообщено, что дело должно быть ведено на „коммерческих началах“ и по миновании секвестра вновь возвращено правлению, которое будет избрано общим собранием акционеров, бывшее же правление от ведения дела отстранялось; все служащие остаются на своих местах. Начальником завода назначен профессор Артиллерийской академии Н. Ф. Дроздов.

Для ведения финансовой части учреждалась особая междуправительственная комиссия под председательством товарища министра финансов сенатора Николаенко.

Предыдущее правление, заранее ожидавшее секвестра, распорядилось так, что текущий счет завода имелся только в Северном банке, где председателем правления был тот же А. И. Путилов, как и правления Путиловских заводов (он был близкий родственник основателя завода Путилова, давно умершего).

Само собою разумеется, что при передаче кассы правления в ней в полном соответствии с бухгалтерией было 1 р. 15 к., а на текущем счету в банке было 135 руб. или что-то в этом роде.

Я тогда опыта, преподанного в 1916 г. Иваном Михайловичем Лысковским, еще не имел, знал только приписанное Щедриным некоему отцу-дьякону выражение: „баланец подвели, фитанец выдали, в лоро и ностро записали, а денежки-то тю-тю“.

Приняли мы дело в среду, всех средств 136 р. 15 к., а в субботу одной заработной платы предстояло уплатить около 2 500 000 рублей, да по счетам других заводов за разные материалы и прочее около 4 000 000.

Телефонирую Николаенко, чтобы перевел в Госбанк 10 000 000 руб., — отвечает: без постановления междуде-м-ственной комиссии нельзя, созывайте на завтра заседание. Созвал в 9 час. вечера. Доложил я положение, и пошли, как обыкновенно, пустые разговоры.

Часы пробили 12 ч. ночи, я попросил слова: „Вот и пятница наступила, и я могу сказать, что завтра мне надо раздать заработную плату 25 000 рабочим. Если ее не раздать, они могут начать завод громить и будут правы, не голодать же им, пока тут все „междуде-м-ственные“ формальности будут исполнены. Двадцать пять тысяч — это две дивизии, или присылайте две дивизии войска, или вносите на текущий счет в Государственный банк деньги, чтобы я мог с рабочими расплатиться и срочные векселя без протеста погасить. Мне надо дело делать, а не разговоры разговаривать. В субботу в 9 ч. утра я пришлю кассиров за деньгами. Если денег не будет, то за последствия я не отвечаю“.

В пятницу в 12 ч. дня Государственный банк уведомил, что правлению открыт текущий счет на 10 000 000 руб.

Заводское дело — дело живое, и в мертвящий формализм оно трудно укладывается, представитель же Государственного контроля для каждого распоряжения требовал мотивировку, чуть что не целый философский трактат.

Одно неотложно спешное дело я решил, не собирая правления, а просто переговорив с Дроздовым. На ближайшем заседании я доложил правлению о сделанном распоряжении. Представитель контроля заявил, что он протестует и что надо это распоряжение мотивировать. Мне под конец эта формалистика и чтение им своих мотивировок, отнимавшее время, надоели, я не сдержался и сказал: „Довольно нас отчитывать вашими мотивировками, вносите их в правление,

не читая; вот в конце коридора кабинет уединения, я прикажу их вешать там на гвоздик, там их будут читать”.

Само собою разумеется, обида, жалоба государственному контролеру, — тот — письмо морскому министру, вызов к товарищу морского министра для объяснений и пр. Но вскоре я был избран в действительные члены Академии Наук, которая была „вне министерств“, и подал рапорт об отчислении меня от председательствования в правлении и об обращении меня к моим прямым обязанностям как члена Академии Наук.

Назначили меня в правление Путиловского завода простым уведомлением Главного штаба (сухопутного), а об увольнении я получил бумагу за подписью военного министра, что государь-император „высочайше соизволил“ на мое отчисление от обязанностей председателя правления Путиловских заводов для занятий в Академии Наук и повелел выразить мне благодарность за понесенные труды. Это и было сообщено государственному контролеру.

Председателем правления Путиловского завода был назначен Н. Ф. Дроздов, а на его место начальником завода — ведущий свой род от крестоносцев, артиллерии генерал-майор с громкой фамилией, по-русски странно звучащей: Бордельфон Борделиус.

Впрочем, в Кронштадте долгое время заведывал комиссариатской частью всеми уважаемый тайный советник Бардаков. Его сын поступил в Морской корпус. Как-то, обходя стоявшую во фронте роту, Арсеньев спрашивает: „Ваша фамилия?“ — „Бардаков, ваше превосходительство“. — „Какая гнусная фамилия! — внести его в списки под фамилией „Бурдюков“. Перемена фамилии по закону производилась не иначе, как указом Сената по департаменту герольдии „с высочайшего соизволения, испрашиваемого через комиссию прошений“. Арсеньев, присвоив себе царские права, эту процедуру упростил.

ГЛАВА XVIII

МИРОВАЯ ВОЙНА. ИЗБРАНИЕ В ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ ЧЛЕНЫ АКАДЕМИИ НАУК. НАЗНАЧЕНИЕ ДИРЕКТОРОМ ГЛАВНОЙ ФИЗИЧЕСКОЙ ОБСЕРВАТОРИИ

Как уже сказано, 5 марта 1916 г. н. с. состоялось избрание меня в действительные члены императорской Академии Наук. Утверждение же этого избрания и объявление о нем в приказе по флоту состоялось в конце апреля.

В первых числах мая 1916 г. скончался академик князь

Б. Б. Голицын, занимавший в то время посты директора Главной физической обсерватории и начальника Главного военного метеорологического управления.

По уставу обсерватории требовалось, чтобы директор ее был академиком, вместе с тем по своей должности он был и начальником незадолго перед тем учрежденного Главного военно-метеорологического управления, каковым должен быть генерал-лейтенант или соответствующий придворный чин.

Этим двум признакам удовлетворяли: академик М. А. Рыкачев, флота генерал, прослуживший в обсерватории 57 лет, из них 17 лет директором, и отпросившийся на покой; академик, артиллерии генерал-лейтенант В. Н. Ипатьев, занимавший важный пост в Главном артиллерийском управлении, и флота генерал-лейтенант А. Н. Крылов. Меня и назначили, хотя я доказывал, что, сдав в 1882 г. экзамен в Морском корпусе по метеорологии, я с тех пор этим предметом не занимался, но непременный секретарь Академии Наук С. Ф. Ольденбург привел мне пословицу „на безрыбье и рак рыба“, я ему ответил пословицей же, что „на бесптичье и ж..а соловей“, но тем не менее был назначен.

Приняв обсерваторию, я прежде всего обратил внимание на здание и его недостатки, спросив старших служащих. Оказалось, что зимою аммосовские печи подают не теплый воздух, а холодный, потому что приемные сопла сделаны площадью в 0,75 кв. метра вместо 0,06 и без регулятора. Велел сделать в мастерской обсерватории, как надо. Черный ход был без сеней и без тамбура, прямо на лестницу — служащие сказали, что зимой по лестнице дует невыносимо; велел сделать тамбур и уединить лестницу, перекрыв пролет.

Помещение архива, в котором хранились подлинные наблюдения за 200 лет, находилось в нижнем этаже и выходило окнами в крытый тесом сарай; в нем производилась упаковка отправляемых на станции приборов и масса столь опасной в пожарном отношении упаковочной стружки. Велел окна и входную дверь в первом этаже заделать кирпичной кладкой на цементе, оставив ход из второго этажа по витой лестнице через люк, на котором была железная дверь. Таким образом, архив был в меру возможности обезопасен от пожара и от наводнения, так что 24 сентября 1924 г. он не пострадал.

Обсерватория хотя и считалась одним из учреждений Академии Наук, но находилась в ведении Министерства народного просвещения.

По установленному порядку мне следовало явиться к министру народного просвещения, которым тогда был граф Игнатъев.

Зову ученого секретаря обсерватории Гейнца: „Я еду являться министру народного просвещения, может быть, у вас есть какие-нибудь денежные дела? — „Есть, мы уже второй год хлопочем об устройстве канализации для аэрологической

обсерватории в Онтолове, а то там 60 служащих — из всех ватерклозетов все спускается в открытую канаву, которая идет к источникам, питающим дворцовый водопровод Царского села, надо 6 000, а мы ничего добиться не можем“.

— На такое-то дело — да завтра же у вас будет ассигновка не на 6 000, а на 60 000 рублей. Прикажите переписать на бланке директора рапорт министру народного просвещения: „Мой предшественник князь Б. Б. Голицын неоднократно ходатайствовал перед Министерством народного просвещения об экстренном ассигновании на устройство канализации для аэрологической обсерватории в Онтолове. Здесь находится 60 человек служащих, и экскременты жидкие и твердые из всех отхожих мест спускаются открытой канавой к источникам, питающим дворцовый водопровод Царского Села.“

Докладывая о сем вашему сиятельству, обращаю ваше внимание, что указанный беспорядок требует немедленного устранения, как угрожающий здоровью государя императора и его августейшей семьи.

По предварительному исчислению, потребное ассигнование не превышает 60 000 рублей“.

— Являюсь к гр. Игнатьеву, как принято, затем говорю: „Позвольте доложить вашему сиятельству одно дело, не терпящее отлагательства, у меня заготовлен рапорт“. — „Пожалуйста, прочтите“. Читайте. — Что такое, — перебивает меня гр. Игнатьев. — „Так точно, ваше сиятельство, жидкое и твердое г...о спускается открытой канавой...“ — „Но ассигнование — это дело Палечека, идите к нему“ — „Никакого Палечека я не знаю и к нему не пойду, вызовите его сюда, я доложил вашему сиятельству, о дальнейшем вы и должны распорядиться. Если ваше сиятельство в этом затрудняется, то по долгу службы я обязан доложить об этом морскому министру, адмиралу Григоровичу, который, как генерал-адъютант, когда дело идет об угрозе здоровью государя, примет немедленно надлежащие меры.“

Зазвонил гр. Игнатьев во все звонки на своем столе: — „Позовите сюда Палечека“.

Явился Палечек. — „Прочтите этот рапорт и немедленно выпишите ассигновку на 60 000 руб. и чтобы завтра же деньги были вручены обсерватории. Вы себе не представляете, какие для вас последствия может иметь промедление в этом деле“.

Вернулся в обсерваторию. Гейнц даже глаза вытарашил. — Потребуйте из Онтолова Кузнецова и чтобы с завтрашнего дня было приступлено к работам!

Стал я знакомиться с тем, что делается обсерваторией и чем она занята, оказалось:

Обрабатываются наблюдения всех станций для составления климатических обзоров. Припоминая то, чему я научился у Н. Я. Цингера, я увидал, что применяемый способ обработки мог служить образцом, как ее делать не надо. Мне объяснили,

что так делается во всех заграничных обсерваториях. Оставил без изменения.

Синоптический отдел, где предсказывают погоду на ближайший день. Предложил такую задачу: возьмите синоптические карты за 24, 25 и 26 марта н. с. 1913 г. и скажите, какая была погода близ м. Финистере 27 марта. Ведь нечто подобное вам придется делать, выбирая подходящее время для газовых атак. Часа через три приносят ответ: была ясная погода и почти полный штиль. — „Желал бы я вам быть в этот штиль в этом месте; я как раз здесь был при плавании на „Метеоре“ — после 2 ч. дня начался жесточайший шторм 11—12 баллов ураганного характера, продолжавшийся более суток“.

Поверительный отдел — выверка метеорологических приборов.

Отдел долгосрочных предсказаний.

Отдел климатологический.

Князь Б. Б. Голицын был директором обсерватории всего около двух лет и главным образом занимался не метеорологией, а сейсмометрией и сейсмологией, которую, можно сказать, он создал.

М. А. Рыкачев вышел из школы Г. Вильда, помощником которого был долгие годы, и продолжал вести дело так, как его поставил Вильд, не считая возможным вносить какие-либо изменения в систему Вильда. Я и решил ознакомиться с тем, как поставил дело Вильд.

Видимо, Г. Вильд был человек большой учености и необыкновенного трудолюбия. После него осталось громадное количество численных вычислений — видимо, он хотел из массы наблюдений вывести некоторые общие законы. Он подвергал эти наблюдения гармоническому анализу как с годовым, так и с суточным периодом для данного места, пытался для разных мест применять и разложения по шаровым функциям, подобно тому, как поступил Гаусс по отношению к земному магнетизму. Построил оригинальные и наиболее точные магнитные приборы как постоянные для магнитной обсерватории в Павловске и переносные для магнитных съемок.

Как директор, видимо, держал в обсерватории полный порядок; будучи на русской государственной службе в чине тайного советника, он все делопроизводство обсерватории вел на немецком языке и не только свои личные труды, но и труды обсерватории издавал на немецком языке. Он строго следил за работой служащих. Так, после него сохранились за каждый год его управления переплетенные тетради с заголовками: „*Berichte des Smotritels*“ и такие же тетради с заголовком „*Tagebuch*“.

Просматривая „*Berichte des Smotritels*“, я заметил в одном месте пометку Вильда: „См. переписку с государственным

контролером*. Оказывается, что заготовленных дров по случаю суровой зимы нехватило, смотритель испрашивал разрешения купить дрова за счет суммы, значащейся в смете по другому параграфу, а по сметным правилам можно было переносить суммы из одной статьи в другую, а из параграфа в параграф переносить суммы не полагалось. Вильд, видимо, этого правила не знавший, разрешил. Контроль сделал на него начет. Отсюда и началась переписка.

Состоящий на русской государственной службе в чине тайного советника и звании академика, швейцарский подданный Генрих Вильд пишет письмо швейцарскому посланнику, прося заступничества против придирок Государственного контроля и оскорбления (offense) его достоинства наложением на него штрафа (ammende). Швейцарский посланник уведомляет Вильда, что через министерство иностранных дел им послан протест в Государственный контроль, копия этого протеста и приложена, но что всего удивительнее, что Государственный контроль через министерство иностранных дел препровождает Вильду извинительное письмо на французском языке, что начет (penalité) не есть штраф (ammende), наложен по печальному недоразумению и слагается.

Где могло быть нечто подобное, кроме России, где не только чиновники, но и министры пресмыкались перед заграницей!

По этому поводу припомнился мне рассказ адмирала А. А. Бирилева: „Командовал я „Мининым“, зашел в Брест, был тогда самый расцвет альянса, устроил я в ответ французам бал на „Минине“, французские власти поднесли мне звание почетного гражданина г. Бреста, которое с „высочайшего разрешения“ Александра III я и принял. У меня три дома в Москве; известно, как полиция измывается над обывателем, — то стели панель в три плиты, то перестилай на две, то крась тумбочки, то совсем их убери, на все сроки, штрафы с управляющего, аресты дворника“.

— Дай, — думаю, — напишу французскому консулу и попрошу заступничества. Консул не знал, как тут быть; запросил посла гр. Монтебелло, а с ним я был знаком, рассказал ему в чем дело, он тогда написал консулу, что так как адмирал Бирилев с разрешения императора всероссийского и с утверждения президента Французской республики есть почетный гражданин г. Бреста, то французское консульство обязано оказывать ему такое же покровительство, как и всякому природному французскому гражданину. Всякие полицейские придирки как рукой сняло. Недаром в свое время Ермолов просил произвести его в немцы*.

Вернусь к Г. Вильду. Весьма характерен также „Tagebuch“ (дневник). Каждый служащий должен был заносить в соответствующую графу то, что он делал. Но догадлив наш брат моряк. Служил в обсерватории при Вильде лейтенант И. Б.

Шпиндлер, который затем был штатным преподавателем в Морской академии и в Морском корпусе. По совместной с ним службе я его знал. Так он в вильдовский дневник вписывал по-немецки: „Habe Humboldts Kosmos studiert und darüber nachgedacht“, т. е. „изучал космос Гумбольдта и размышлял над этим“, или: „изучал теорию земного магнетизма Гаусса и размышлял по этому поводу“, или: „изучал сегодняшнее предсказание погоды и размышлял по этому поводу“ и т. д. и везде стояла одобрительная птичка Вильда.

Так как размышление никаких видимых знаков не оставляет, то конечно, при всей своей учености, Вильд не мог установить, о чем Шпиндлер размышлял, а знавшие Шпиндлера могли с уверенностью сказать, что размышлял он не о Гумбольдте и Гауссе, а о том, как он назначил малый шлем в бубнах и остался без пяти.

В 1913 г. была при Академии Наук учреждена планово-организационная комиссия (ПОК) и во главе ее назначен чиновник Ермолаев, который провел через президиум Академии Наук систему вильдовских Tagebuch'ов, но только надо было вписывать не в одну графу, а в тридцать три. Вскоре даже президиум Академии Наук этот ПОК отменил.

В обсерватории я явно пришелся не ко двору, и, конечно, старые служащие обсерватории, весьма почтенные люди, оставаясь вполне корректными, наверное, смотрели на меня, как жители щедринского города Глупова смотрели на своего городничего Угрюма Бурчеева, „который въехал в город на белом коне и все науки упразднил“.

Очевидно, что если состояние метеорологии в то время было таково, что даже на завтрашний день ее предсказания часто не оправдывались, в особенности когда циклон не имел резкого характера и шел из таких местностей, где никаких метеорологических станций не было, то было слишком смело давать предсказания долгосрочные, например, о снежных заносах и метелях железным дорогам. Между тем самоуверенный В. П. Мультиановский составил теорию „центров действия атмосферы“ и решился, по примеру прежних лет, на основании этой теории составить предсказания на зиму 1916 г. и желал, чтобы эти предсказания были отпечатаны и разосланы от имени обсерватории. Я этому решительно воспротивился и назначил под председательством помощника директора почтеннейшего Э. В. Штеллинга комиссию из старших служащих обсерватории для проверки способа Мультиановского. Комиссия проработала все лето, ни к чему определенному не пришла, — синоптики спорили с климатологами и вместе с ними с Мультиановским.

7 (20) октября 1916 г. в г. Севастополе погиб после пожара и взрыва погребов линейный корабль „Императрица Мария“.

Гибель этого корабля подробно описана в моей статье, напечатанной в „Морском сборнике“ и в „Сборнике Эпрона“,

поэтому я не буду здесь повторять этого описания. Вернувшись около 1 ноября из Севастополя, куда я был командирован в составе следственной комиссии, я вошел как председатель в состав организованной при Морском техническом комитете комиссии для проектирования мер к подъему этого корабля и был сильно в ней занят.

Зашел я как-то в комиссию Штеллинга, просидел я часа два, наслушался споров, попросил слова и сказал: „Я два часа прослушал прения комиссии, ознакомься ранее с ее протоколами, и пришел к следующему, весьма неутешительному заключению — есть две группы наблюдательных наук, именуемых „точными“: астрономия, физика, химия и пр., и есть другая — белая и черная магия, астрология, графология, хиромантия и пр. К этой второй группе принадлежит и метеорология. Я не могу дальше оставаться в вашей комиссии, мне надо быть в Морском техническом комитете для составления проекта подъема „Марии“.

Один из старейших служащих обсерватории А. М. Шенрок как-то в разговоре мне сказал:

— Хотя обидно было слушать ваше мнение о метеорологии, но отчасти вы правы, есть в ней доля шарлатанства.

— Это вы про Демчинского; я его немного знал, когда заведывал Опытным бассейном, он хотел какие-то необыкновенные опыты производить и заходил в бассейн советоваться. Умный был человек, а по Грибоедову: умный человек не может быть не плутом.

Была у Демчинского типография, взял он заказ от какой-то фирмы отпечатать 100 000 карточек размерами в восьмушку, на веленовом полукартоне. Заказал бумагу, больше 5000 руб. обошлась, изрезал ее на карточки, а заказчик-то обанкротился — плакали денежки. Но Демчинский нашелся — подал прошение министру финансов Витте; имею верный научный способ предсказания погоды, прошу субсидии 25 000 руб. Приложил какие-то кривые, по которым предсказание производится. Витте отправил все М. А. Рыкачеву „на рассмотрение и заключение“.

Вы, Александр Михайлович, должны знать лучше меня, как, кто и что в этой кабалистике усмотрел, только Рыкачев явился к Витте и говорит: „Не понимаю, но вижу“. Витте и велел отпустить Демчинскому 25 000 руб.

Отпечатал Демчинский 100 000 карточек с предсказаниями погоды на год вперед и стал их продавать по 75 коп. за штуку. Разошлись они у него меньше чем в месяц. Еще Галилей сказал; „Stultorum infinitus est numerus“ („Число глупых бесконечно“).

На следующий год получил он опять 25 000 субсидии, на этот раз последнюю, Демчинский считал, „на то и бараны сотворены, чтобы их стричь“.

— Ведь у вас одесский профессор Клоссовский знаменитостью считается.

— Как же, большой ученый.

— Так послушайте, какой доклад этот ваш ученый сделал в Физическом обществе, на этом докладе я сам был. Чтобы опровергнуть Демчинского, стал Клоссовский считать, какой средний процент оправдавшихся предсказаний Демчинского, и по его подсчетам выходило 50 %. На основании этого Клоссовский и упирал на то, что предсказания Демчинского равносильны игре в орлянку, или, как он выражался, в „орел“ и „решетку“.

Для ясности поясню ошибку или, лучше сказать, невежество Клоссовского примером: В Адене дождь идет раз в год, а в Бергене 360 раз. Если какая-либо теория предскажет, что будет дождь в Адене:

15 октября 1900 г.

18 июня 1901 г.

13 сентября 1902 г.

и т. д. вперед на 20 лет и 50 % предсказаний окажутся верными, то такая теория заслуживает внимания, это не то, что предсказать, что будет дождь в Бергене, а по нелепому рассуждению Клоссовского это одно и то же. Жаль, что Демчинского на заседании не было, он бы показал „вашему ученому“, где раки зимуют, просто стыдно было слушать ту ерунду, что он нес целые два часа. Это хуже хиромантии.

Однако пребывание в обсерватории принесло мне и некоторую пользу. Просматривая каталог богатой и превосходно подобранной, вероятно, самим Вильдом, библиотеки обсерватории, я заметил книгу: Gauss. Theoretische Astronomie. Handschrift von Kupfer.

Купфер был впоследствии членом нашей Академии Наук, произвел отличные работы по теории упругости и по метрологии; я заинтересовался его рукописью. Оказалось, тетрадь, примерно, 250 страниц среднего формата, содержащая, видимо, дословную запись лекций Гаусса, но запись эта была как бы полустенографическая, мелким полуготическим шрифтом. Я решил перевести эти лекции на русский язык.

Сперва я постарался разобрать запись Купфера и для этого переписал ее по-немецки, после чего я перевел на русский язык. Перевод этот был издан в 1921 г. Главным гидрографическим управлением.

Попался мне также на глаза громадный том Биркеланда „Наблюдение северных сияний“ и в нем статья К. Штермера „Теория северных сияний“, причем меня особенно заинтересовал его метод приближенного интегрирования дифференциальных уравнений. Работе Биркеланда я посвятил речь, вступая в должность председателя Русского физического общества, напечатанную в журнале общества. Работу же Штермера я изучил самым основательным образом, сопоставил с работами Адамса и Башфорда „о капиллярных явлениях“ и развил как для курса Военно-морской академии, так и для других

целей, например, для вычисления траектории снарядов, в ряде работ, вошедших в издания Академии Наук.

В конце января 1917 г. я по прошению был освобожден от должности директора Главной физической обсерватории и продолжал работать в Академии Наук, в Морской академии и РОПиТ.

В Академии Наук мне было поручено быть директором Физической лаборатории, вскоре переименованной в Физический институт, со включением в него и сейсмической комиссии и сети сейсмических станций.

В Морской академии лекции не читались, но конференция профессоров и преподавателей разрабатывала новое Положение об академии, новый состав факультетов, новые программы курсов в соответствии с указаниями морского командования.

Летом 1919 г. скончался начальник Морской академии Николай Лаврентьевич Кладо, и постановлением Реввоенсовета Балтийского флота я был назначен на пост начальника Морской академии. На этом посту я пробыл около 1½ лет, пока не были закончены под моим руководством учебные планы и программы по всем предметам технических факультетов академии; после этого я просил Реввоенсовет об отчислении меня от должности начальника Морской академии и рекомендовал на эту должность профессора стратегии Б. Б. Жерве, ибо предстояла разработка планов военно-морского факультета.

В РОПиТ я оставался одним членом правления, так как Иван Михайлович Лысковский был в Одессе, Анатолий Евграфович Молчанов был болен, и я работал вдвоем с назначенным в РОПиТ комиссаром, пока общество, на основании декрета Совета народных комиссаров об акционерных предприятиях, не было передано в правительственное управление.

После Октябрьской революции 1919 г. и 1920 г. были самые тяжелые, особенно 1920, у многих дров совсем не было, ввиду чего я пригласил И. К. Григоровича поселиться у меня, так как у меня дрова были. Таким образом, зиму 1919 — 1920 г. И. К. жил у меня, и здесь я хочу рассказать любопытный инцидент с секретными изданиями.

Судостроительным отделом Путиловских заводов заведывал корабельный инженер Ш.; по выпуску он был много старше меня, но по Морской академии был моим учеником, затем был членом кораблестроительного отдела Морского технического комитета, когда я был главным инспектором кораблестроения, поэтому он не стеснялся мне докладывать и такие дела, о которых другие заведующие отделами не стали бы говорить.

Приближалась пасха 1916 г. Входит в мой кабинет Ш. „Я хочу испросить ваших указаний насчет праздника“. — „Кому?“ — „Писцам и младшим чиновникам Главного артиллерийского управления“. „Сколько?“ — „8 000 р“. — Раньше все время

так делалось, мы должны вести дело по-коммерчески и добрые отношения сохранять. Есть французская пословица „*petits cadeaux entretiennent l'amitié*“ (маленькие подарки поддерживают дружбу). Смотришь, он по дружбе и сообщит ценные сведения, например, о ценах на какую-либо поставку, заявленную при переговорах другими заводами, нашими конкурентами. Действуйте по примеру прежних лет“.

„Есть еще и другая система, которой придерживался М. И. Кази, когда был директором Балтийского завода. Всякому писцу, доставившему копию официальной бумаги, в которой встречались слова „Балтийский завод“, уплачивалось, независимо от содержания бумаги, пять рублей. Об этом при мне Михаил Ильич рассказал моему отцу, выразившему удивление, каким образом Михаил Ильич получил копию важнейшей бумаги и сколько это стоило. — „Пять рублей, — сказал Кази и рассказал свою систему. За год приносят около 1000 копий, из них 995 и медного гроша не стоят, а вот за эту я бы и 10000 руб. не пожалел. Подумайте о системе М. И. Кази“.

— У меня к вам еще одно дело, — говорит Ш., — как прикажете, продолжать ли выпуску судостроительных журналов?

Я притворяюсь глупым: — А какие журналы выписываются?

— Schiffbau, V. D. I., Engineering и пр. — Конечно, продолжать.

— Я не об этих журналах, а о журналах совещания по судостроению говорю.

Журналы совещания по судостроению считались настолько секретными, что за время моей службы в Морском техническом комитете я эти журналы получал, как член совещания, столь же важные и ответственные работники, как главные инспектора этих журналов не получали.

— Сколько стоит подписка в год?

— Триста рублей.

— У вас полный их комплект, нельзя же его разрознивать, продолжайте подписку.

Тут И. К. Григорович мне сказал:

— Теперь я понимаю, литографированием этих журналов ведал чиновник, получавший 75 руб. жалования: как-то смотрю, катит он по Невскому на тысячном рысаке, думаю — откуда сие? — Прикиньте, Иван Константинович, этих журналов, наверное, расходилось экземпляров 200, вот вам 60 000 руб. в год, а вы, как министр, получали, 18 000 руб., вот он вас на рысаке и обогнал.

ГЛАВА XIX

КОМАНДИРОВКА ЗА ГРАНИЦУ

В начале 1921 г. от Академии Наук было возбуждено ходатайство перед Советом Народных Комиссаров о командировании комиссии от Академии Наук для возобновления научных сношений с заграницей, закупки книг и журналов, новейших оптических и физических приборов и пр.

С этой целью в начале января 1921 г. были командированы в Германию сотрудники Государственного оптического института Архангельский и Чулановский для подготовительных работ.

Затем была образована академическая комиссия в следующем составе:

Директор Оптического института Д. С. Рождественский, академик А. Ф. Иоффе, академик А. Н. Крылов, доцент Политехнического Института П. Л. Капица, сотрудник Политехнического института М. В. Кирпичева, заведующая библиотекой Главной физической обсерватории А. Б. Ферингер.

Командировка этой комиссии за границу была утверждена Совнаркомом.

Сперва выехал Д. С. Рождественский, сотрудники которого Архангельский и Чулановский уже более 6 недель как были в Германии.

Затем выехал А. Ф. Иоффе и Кирпичева.

6 марта 1921 г. выехали академик А. Н. Крылов и А. Б. Ферингер.

П. Л. Капица присоединился к комиссии, примерно, через шесть недель.

Комиссия сперва недели на три задержалась в Ревеле, пока получались визы на въезд в Германию, которые выдавались после виз на въезд в Англию.

Это продолжалось до первых чисел апреля.

По предложению М. М. Литвинова, бывшего тогда полпредом в Эстонии, члены комиссии Рождественский, Иоффе и я прочли несколько научных лекций для сотрудников полпредства. Наконец, визы были получены для Иоффе и Кирпичевой, и они выехали на пароходе Немецкой пароходной компании (N. D. C.) через Штетин в Берлин. Примерно, через неделю тем же путем выехали и остальные члены комиссии.

Полпред был в отпуску, поэтому мы явились к торговцу, который оказал нам самый радушный прием и обещал

полное содействие при исполнении возложенных на нас поручений, к чему мы немедленно и приступили.

— Через несколько дней вызывает меня для переговоров торгпред:

— В Германии заказано 750 паровозов и 750 тендеров к ним, скоро они будут постепенно поступать, их надо будет в совершенно собранном виде отправлять в СССР. Нам фирма Арнольд Бернштейн предлагает зафрахтовать у нее теплоходы: „Fritiof“, „Odin“ и „Aegir“. Как вы думаете, пригодны ли эти суда?

— Эти суда — бывшие броненосцы береговой обороны, носившие те же названия. С них сняты: вооружение, бортовая броня, котлы и машины заменены дизелями с подводных лодок. Корпуса этих судов хотя и старой постройки, но весьма прочные, ход их будет не более 8 узлов. Пусть Бернштейн пришлет своего представителя с чертежами судов, паровозов и тендеров и проектом их установки и укрепления на судах для перевозки, я все это рассмотрю и вам доложу.

Оказалось, что на эти теплоходы можно грузить по 9 паровозов на палубу и по 9 тендеров в трюм.

С Арнольдом Бернштейном мне пришлось иметь впоследствии ряд дел, о которых я расскажу в своем месте. Родом еврей, он был отставным офицером германской армии, в чине капитана командовал во время войны батареей полевой артиллерии на французском фронте и первым из всей армии получил железный крест, т. е. высшее боевое отличие.

Пароходное дело он унаследовал от своего отца и развивал его. Человек прекрасно образованный и джентльмен во всех отношениях. Примером его верности своему слову может служить следующий факт: заключил он контракт на перевозку 200 комплектов в германских марках по цене 54 000 марок за комплект, что по курсу дня заключения контракта составляло около 150 ф. ст., а к концу перевозок, вследствие падения курса германской марки, это составляло меньше шести пенсов, тем не менее он безропотно выполнил контракт до конца.

Закончив закупки и заказы в Германии, комиссия в середине июня переехала в Англию.

Здесь полпредом был Л. Б. Красин, его помощником был Н. К. Клышко. Л. Б. Красина я немного знал еще со времени постройки первых наших дредноутов, на которых он исполнял электрические установки. Н. К. Клышко я встречал на Металлическом заводе как одного из представителей фирмы Виккерс, с которой завод имел дело по артиллерийским вопросам. Старое знакомство всегда способствует успеху дела, так что, сверх непосредственного исполнения порученного, благодаря Л. Б. Красину, удалось провести одно большое дело для академии.

Швейцарское научное общество еще задолго до мировой войны начало издавать полное собрание сочинений Эйлера. Академия Наук подписалась на 40 комплектов этого издания, рассчитывая перепродавать его впоследствии другим ученым учреждениям. С 1914 до 1921 г. академия по этой подписке задолжала Обществу около 60 000 шв. франков. Я доложил это дело Л. Б. Красину, который приказал немедленно учинить полный расчет с Швейцарским научным обществом, принять вышедшие за это время тома и отправить Академии Наук.

Наступал срок окончания нашей командировки, но незадолго до ее окончания получаю телеграмму из Берлина: „Осмотрите пароход „Тайнемауз“, сообщите сколько паровозов и тендеров на него можно грузить“. Дело осмотра судов, их покупка и фрахтование было мне знакомо по РОПиТ. Осмотрел, составил эскиз установки и укрепления паровозов и тендеров и отправил в железнодорожную миссию в Берлин. Оказалось, что „Тайнемауз“ поднимет 9 комплектов. Он был после этого зафрахтован вновь основанным Русско-немецким о-вом Дерутра.

Через несколько дней получаю телеграмму: „Вам переводится 10 000 ф. ст. в Midland Bank, откройте текущий счет на свое имя и закупите по ведомости, одновременно с этим отправляемой, карты, компасы и навигационное снабжение. Ломоносов“.

Профессор Ю. В. Ломоносов был начальником железнодорожной миссии в Берлине, я его знал по совместной службе в Институте инженеров путей сообщения. Здесь, может быть, уместно сказать о некоторых особенностях расположения торговых предприятий в Лондоне. Большая часть банков и крупных торговых предприятий расположены в так называемом City — это деловая часть Лондона, прилегающая к английскому банку (Bank of England). Однородные предприятия располагаются поблизости одно от другого, как было лет 60 тому назад в Москве, когда телефонов не было, а были мальчишки для побегушек. — „Ванька, записку Сидор Карповичу, живо, одна нога здесь, другая там“, и Ванька стремглав неся к Сидору Карповичу. Так и в Лондоне, несмотря на телефоны, сохранились „Messenger boys“ — „мальчишки для посылок“, все они одеты в особые курточки, с заломленной набекрень форменной кепкой. При близости предприятий ни одна телефонная барышня не успеет дать телефона, как „бой“ уже сбегал куда надо и принес ответ.

Так все фрахтовое дело, покупка и продажа пароходов сосредоточена по Leadenhall street и прилегающим к ней Fenchurch st., St. Mary Axe, Houndsditch и прочим, более мелким улочкам. Здесь же фрахтовая биржа, Baltic Exchange, английский Ллойд, здесь же фирма Hughes, торгующая более ста лет компасами и всякого рода навигационными приборами, которые всегда в большом количестве есть у нее на складе.

Здесь же Kelvin Bottomley и его компасы и лоты и пр. Тут же улица Minories, где фирма Potter является с давних времен комиссионером английского адмиралтейства по продаже морских карт, лоций и всякого рода изданий ад-ва. Здесь же, не помню теперь названия, фирма, торгующая морскими картами, которыми пользуются, главным образом, коммерческие суда, так называемые blue-backs (синяя изнанка), ибо они наклеены на толстую синюю бумагу и неизносимы, даже если их тереть не резинкой, а кожаной сапожной подметкой.

Не только при крупных сделках, но даже в частном быту, при покупке, скажем, больше чем на пять фунтов стерлингов, принято не расплачиваться наличными деньгами, а перечеркнутым (crossed) чеком, по которому предъявитель денег наличными не получает, а они вносятся на его текущий счет. Все эти правила создают такие удобства, что поручение Ломоносова было мною исполнено в два дня, все упаковано самими фирмами для „морской перевозки“ т. е. в водонепроницаемые, запаянные цинковые ящики, уложенные в прочные деревянные, и на ближайшем пароходе отправлено через Гамбург в Берлин. Упаковка, страховка, отправка делаются продавцом, без всяких хлопот для покупателя.

Франция с присущим французам недоверием и формализмом до такого удобства и простоты торговых сношений не дошла.

В конце августа 1921 г. „Аркосу“ (сокращение слов All Russian Corporation) было поручено железнодорожной миссией осмотреть специальные паромы, служившие во время мировой войны для перевозки железнодорожных поездов из Англии во Францию.

По предложению торгпредства, инженер В. П. Ивицкий, заведующий технической частью Аркоса, и я отправились в Richborough, где эти паромы находились на приколе. Эта гавань во время мировой войны служила отправною почти для всех перевозок из Англии во Францию и была так хорошо замаскирована, что получила название: „Mistery Harbour“ — таинственная гавань; осмотр паромов дал нам возможность ознакомиться с этою гаванью.

Во время мировой войны англичане для перевозок через канал устроили в устьях речки Stour находившийся в 6 км к югу от Ramsgate специальный порт, превосходно оборудованный железнодорожными путями, кранами, всякими погрузочными средствами со множеством барж и буксиров, складами, бараками для войска и т. п.

К этому оборудованию относились и упомянутые паромы. Все портовые здания одноэтажные, их стены и крыши окрашены под общий фон низменной местности и таким образом замаскированы.

Военная тайна соблюдалась англичанами столь строго и внимательно, что существование этого порта оставалось во

все время войны немцам неизвестным, над портом зачастую пролетали аэропланы, летевшие метать бомбы в Лондон, где эти бомбы поражали мирных жителей, и ни одна бомба не была сброшена в Richborough, из него ни разу ни один аэроплан не был освещен прожектором и не было произведено ни одного, даже ружейного выстрела.

Замечательна дальнейшая судьба этого порта. Со всем его имуществом и оборудованием по окончании войны он был назначен в продажу с торгов, его купил город Queenborough (конечный пункт линии Flissingen Queenborough) и, опасаясь конкуренции, купив, решил уничтожить, т. е. порт закрыть, все оборудование частью перевезти к себе, частью распродать, бараки продать на слом. Таким образом, и паромы шли в продажу или в наем, но для перевозки наших паровозов они были мало подходящими.

В начале сентября Дерутра предложила мне осмотреть пароход „Chalister“, стоявший на приколе в Milford Haven. Пароход оказался подходящий, мог принимать 18 паровозов в трюм и 18 тендеров на палубу и был зафрахтован Дерутрою.

Milford Haven нашими военными судами никогда не посещался и если был известен, то историкам флота, потому что в нем в начале 1800-х годов укрылся английский флот, вместе с тогдашним королем Георгом IV, от жесточайшего шторма, грозившего гибелью всему флоту у скалистого подветренного берега. Milford Haven расположен на юго-западном побережье Англии, при бухте того же имени, считающейся по своим размерам, полному укрытию для судов, удобным входом, глубине воды и красоте местности одной из лучших в Англии. Самый городок Milford Haven имеет, вероятно, тысяч пять жителей, кораблестроительный завод с сухим доком, другой завод, где производилась разборка разных судов, проданных на слом. Первый завод и док принадлежали фирме Виккерс.

В день моего приезда в доке стоял для окраски пароход добровольного флота „Екатеринослав“, взятый еще во время войны Англией для своих перевозок, кроме него на рейде стояло еще 5 пароходов того же флота.

Заведующим заводом оказался корабельный инженер Синклер, бывший долгое время представителем фирмы Виккерс в Петрограде, которого я знал по ремонту башен крейсера „Рюрик“. Проходя мимо завода, я случайно с ним встретился, причем он любезно предложил мне съездить на его автомобиле к месту производимой, за отсутствием корабельных работ, постройки шоссейной дамбы. Эти работы производились как раз у ворот того исторического парка, в котором расположена принадлежавшая Нельсону вилла, в которой он проводил лето последних трех лет своей жизни вместе с лэди Гамильтон. После Нельсона имение перешло уже в третьи или четвертые руки, парк был в порядке, вилла снаружи в

том самом виде, как на старинных гравюрах, но имела характер не жилой, прудок и бассейн, на коем, по преданию, Нельсон пускал модели кораблей (едва ли для простого баловства), спущен и зарост травой и бурьяном. В домике на берегу бухты со свешивающейся над водою террасой, с которой купался в бухте Нельсон, жил сторож имения, а с нижней, Нельсоновой, террасы прачка полоскала в бухте белье. Невольно приходило на ум, каким образом могло случиться, что за 116 лет, протекших после Трафальгара, богатая Англия не удосужилась купить и обратить в национальную собственность тот клочок земли, каждая пядь которого связана с воспоминанием о величайшем флотоводце всех времен и народов, спасшем Англию от иноземного нашествия и ига и кровью своею запечатлевшего на веки ее могущество на море.

Дерутра зафрахтовала пароходы: „Каприно“, „Тайнемауз“, „Чаллистер“ на условиях так называемого „time charter“ по дорогой цене — 9¹/₂ шиллингов за тонну „dead-weight“ (валовая грузоподъемность) в месяц. Time-charter означает наем парохода на срок на условиях, переработанных еще в 1912 г. международным соглашением. Владельцем парохода могут вноситься необходимые по обстоятельствам дела изменения, если только они не затрагивают интересов третьих лиц (страховых обществ, экипажа пароходов и т. п.). Условия эти вообще таковы: по time-charter пароходовладелец предоставляет нанимателю свой пароход в совершенно исправном состоянии, на определенный срок, для перевозки грузов между портами, указанными в „Чартерпартии“. Страхование парохода возлагается на владельца; оплата жалованья экипажа и продовольствие его производятся за счет владельца. Уголь, смазочные материалы, вода для котлов и питьевая, сборы: портовые, лоцманские, маячные, за проход каналами, за буксиры, причальные, консульские, ластовые, за погрузку и выгрузку, взвешивание грузов и пр. — оплачиваются нанимателем. Краны для погрузки и выгрузки грузов, вес коих свыше двух тонн в штуке, средства для укрепления грузов в трюме и на палубе — оплачиваются нанимателем. В данном случае наниматель Дерутра, подчиненный, как и железнодорожная миссия, советскому правительству, в сущности был и грузовладельцем, но при частных сношениях этого обыкновенно не бывает, — отношения между грузовладельцем и нанимателем парохода определяются установленными правилами и обозначаются установленными правилами условными терминами, например: „cif“ — сокращение слов cost, insurance, freight, т. е. стоимость, страховка, фрахт; „fob“ — сокращение слов free on board: свободно на борт, и т. д., представляющих своеобразный язык, для которого есть свой словарь.

Таким образом, перевозка грузов и морская торговля — это целая своеобразная наука, специалистами которой являются люди вроде И. М. Лысковского и брокера, т. е. по-

средники или маклеры, через которых обыкновенно и совершаются все сделки.

В Англии брокерские фирмы обыкновенно безукоризненно честные, например, Kellocks существует около 150 лет; в Голландии и Швеции попадаются и сущие мазурики, и надо вникать в каждое слово его предложения с гораздо большим вниманием, чем, например, в формулировку сложной математической теоремы.

Шестилетняя служба в РОПит, хотя я этими делами и не ведал, невольно научила меня всем этим цифам, фобам и прочим терминам этого условного языка.

Прикинув, во что будет обходиться перевозка одного комплекта (паровоз с тендером), я увидел, что она будет гораздо дешевле, если не фраговать пароходы, а покупать их и, по окончании перевозок продавать с некоторой скидкой с покупной цены, на основании старинной поговорки Нижегородской ярмарки: „купить — вошь убить, продать — блоху поймать“, и действительно, последняя операция для оплывших пальцев семипудового Синебрюхова представляла изрядные трудности. Я сообщил об этом подробным докладом профессору Ломоносову и получил от него телеграмму: „покупайте пароходы 7500—8000 тонн дедейт“.

Мировым рынком по покупке и продаже пароходов является Англия и, в частности, Лондон.

Покупка парохода для специальных целей требует также, кроме технических, и некоторых коммерческих знаний, элементы которых я также усвоил на службе в РОПит.

Продавец парохода предоставляет продажу его, или, как говорят, „ставит его на рынок“ у избранного им брокера, который вносит этот пароход под литерами, например ХУ 871, в список имеющихся у него продажных пароходов, указав возраст, элементы и цену, но не указывая имени. Эти списки брокер периодически публикует в специальных журналах („Syren“, „Fairplay“ и т. п.), в которых публикуются и цены (верные или неверные — предоставляется судить читателю) по состоявшимся сделкам.

Посвятив на это достаточное время в общедоступной библиотеке Лондонского патентного бюро (Patent-office), я изучил состояние пароходного рынка за 1920—1921 год и его тенденции. РОПит имел раньше дело с брокерской конторой Brown and Jenkinson, к ним я и обратился и получил от них списки продажных пароходов нужного мне тоннажа.

В Англии продажа парохода совершается на трех видах условий: а) As she lays (в том виде, в котором пароход на приколе); б) Superficial inspection (осмотр с поверхности); в) Full inspection (полный осмотр). По пункту „а“ покупатель запасался разрешением брокера и обыкновенно в сопровождении его клерка (мелкий служащий) посещал пароход, стоявший на приколе, имел право осмотреть все судовые трюмы,

и помещения, машину, котлы и пр., но не вскрывал ни одной горловины или люка, если для этого надо отдать хотя бы один болт; после осмотра покупатель может заявить отказ от покупки без указания причины и вообще может поставить свои условия и цену. Осмотр парохода никаких обязательств не налагает. По обычаю, дается „tip“ (на чаек) шиллингов пять тому боцману или матросу, который сопровождал при осмотре, открывал дверки, снимал люковицы и т. п.

По пункту „б“ осмотр производится при каком-нибудь судоремонтном заводе. Покупатель производит сперва осмотр на плаву, причем имеет право требовать вскрытия всех горловин, крышек цилиндров, полного осмотра котлов, разводки в них пара, гидравлической пробы, исправления замеченных повреждений и пр. Если требовалось содействие завода, то оплата его производилась по взаимному соглашению покупателя и продавца.

По пункту „в“ покупатель, точно так же в сопровождении клерка, производил осмотр парохода и всех его помещений, причем имел право отдавать болты, открывать крышки люков и горловин, прогары, топочные дверцы, влезать в топки для осмотра их, открывать горловины у котлов, влезать через них в котлы и т. п., но не имел права требовать, чтобы были разведены пары или из котлов выпущена вода, или из трюмов выкачен водяной балласт. При осмотре машины не имел права ни снимать крышек цилиндров, ни крышек подшипников и т. п., а должен был ограничиваться осмотром с поверхности.

После такого осмотра на плаву покупатель обязан заявить — приобретает он пароход или нет, имея право отказаться от покупки без объяснения причин или выставляя свои условия. Если же покупатель желал пароход приобрести, то вносил в банк под совокупную подпись обоих брокеров (т. е. продавца и покупателя) залог в размере около 10% с продажной цены парохода.

После этого пароход вводится в док и производится его осмотр в доке в присутствии инспектора того классификационного общества, класс которого пароход имеет. Осматривается состояние корпуса, валов, винтов и пр. Если будет обнаружено такое повреждение или такой износ, что пароход лишается „класса“, то все это должно быть исправлено за счет продавца к полному удовлетворению инспектора, и тогда ввод, вывод и время стоянки в доке оплачиваются продавцем. Если же никаких исправлений не требуется, то док оплачивается покупателем.

Приступая к приисканию подходящих пароходов, я решил, что сперва буду производить осмотр с поверхности, и если пароход окажется подходящим, то перед покупкой подвергну его полному осмотру, что со стороны брокера возражений не встретило.

Прежде чем найти два подходящих парохода, пришлось их осмотреть около 30, для чего надо было посетить порты: Leyth, Newcastle, Hull, Harwich, Kings-Lynn, Cardiff, Barrydocks, Gartoon, Liverpool, Preston, Milford Haven и Лондонские доки, некоторые из них по несколько раз.

Наконец, брокеры Brown and Jenkinson предложили пароход „Маскинонж“, для которого можно было видеть подробные чертежи.

Обыкновенно у владельцев есть только чертеж общего размещения парохода в $\frac{1}{96}$ с показанием вместимости трюмов и чертеж поперечного сечения в $\frac{1}{24}$. Этих чертежей для определения числа помещающихся паровозов недостаточно, и приходилось обмерять нужные поперечные сечения в носу и корме, для обмера ординат которых я купил длинное складное удилище.

Пароход „Маскинонж“ был построен по системе сэра Дж. Ишервуда и в это время находился в плавании на пути из Канады в Гамбург с полным грузом пшеницы. Он перед этим только что прошел капитальный ремонт по случаю посадки на мель у берегов Канады. Брокеры сообщили мне, что с. Дж. Ишервуд охотно предоставит мне чертеж парохода для рассмотрения у себя в конторе. С представителем Дерутры, по фамилии Зарага, мы и посетили Ишервуда в его конторе около 11 ч. утра. Он принял нас в своем кабинете, в котором стоял его громадный (длиною около $3\frac{1}{2}$ м и шириною около $1\frac{1}{2}$ м) письменный стол, а также большой чертежный стол, на котором были разложены чертежи „Маскинонжа“. Зарага обращался ко мне по-немецки, называя Herr Professor. После, примерно, получасового рассмотрения Ишервуд спрашивает меня: „But of what are you professor?“ (Чего вы профессор). — „Naval Architecture“. (Кораблестроения). Ишервуд запер дверь кабинета. — „Naval Architecture — you must have a drink with me“ и, подойдя к своему столу, стал выгружать из выдвижных ящиков большею частью пустые бутылки из-под портвейна и виски, наконец, добрался до полных, из отдельного ящика вынул стаканы, спросил, что мы предпочитаем, и налил нам и себе по стакану отличного портвейна. Хотя еще не было 12 ч., но он уже был, как говорится, на порядочном взводе.

После портвейна беседа, хотя и на корабельные темы, пошла, как говорится, по душам, и Ишервуд сказал, что он будет рад содействовать мне по всякому делу. Рассмотрение чертежей и спецификации парохода „Маскинонж“ показали полную его пригодность для перевозки паровозов: то, что он прошел капитальный ремонт и досрочное третье освидетельствование Ллойда (third survey), указывало, что корпус и механизмы в исправном и надежном состоянии; в этом еще более убеждало то, что пароход позднею осенью (ноябрь) шел через океан с полным грузом зерна, принятого на страх по нормальной премии.

На основании этих данных я доложил Л. Б. Красину, что пароход, во избежание повышения цены, надо купить на ходу, с тем, чтобы по приходе в Гамбург он был введен в док, и если обнаружатся какие-либо повреждения, лишаящие пароход класса, то таковые должны быть исправлены за счет продавца, а также должно быть пополнено все инвентарное имущество в соответствии с требованиями Ллойда (якоря, канаты, буксиры, швартовы и пр.), если бы они оказались утраченными или попорченными во время перехода.

На этих условиях с разрешения Л. Б. Красина пароход „Маскинонж“ был куплен в начале ноября 1921 г за 50 000 ф. ст. По приходе в Гамбург и осмотре в доке он оказался в совершенно исправном состоянии, но в весьма неопрятном виде, ибо на нем палубная команда и кочегары были китайские кули, имеющие, как известно, своеобразное представление о чистоте и гигиене. Пароход этот мог грузить 20 комплектов, т. е. 20 паровозов в трюм и 20 тендеров на палубу.

Оставалось купить еще один пароход. Вскоре после покупки парохода „Маскинонж“ те же брокеры предложили мне пароход „Мендипрендж“, стоявший на рейде в Гарвиче. Осмотр и обмеры этого парохода показали прочность его постройки, исправное по всем частям состояние и полную пригодность для перевозки паровозов и тендеров, коих он мог вместить 20 комплектов. Цена 52 500 ф. ст. была признана Дерутрою приемлемой; по получении моего телеграфного донесения об этом пароходе, не дожидаясь его подробного описания и данных осмотра, „Аркосу“ было сообщено о покупке этого парохода, что и было исполнено в середине ноября 1921 г.

Таким образом, для перевозки 750 паровозов и 750 тендеров, к ним изготовленных, по заказу советского правительства в Германии образовался целый флот: „Эгир“, „Один“, „Фритиоф“, „Каприно“. „Тайнемауз“, „Чаллистер“, „Маскинонж“ и „Мендипрендж“. Но тут возникло еще два дела, для которых я был оставлен в Англии.

Английское правительство, под конец мировой войны, присоединило к своему Средиземноморскому флоту несколько французских крейсеров и наш крейсер „Аскольд“, которые и действовали против турок по Малоазиатскому и Сирийскому побережью.

На французских крейсерах были орудия не только шестидюймового, но и восьмидюймового калибра. При обстреле береговых пунктов, как мне сообщили участники, разрывы наших, снаряженных толом, снарядов шестидюймового калибра производили гораздо больший эффект, нежели французские восьмидюймовые, что казалось удивительным, но легко объяснялось тем, что наши тонкостенные фугасные снаряды имели длину в 5.5 калибра, т. е. 33 дюйма, французские же были

длиною в 2.75 калибра, т. е. 22 дюйма, и разрывной заряд наших снарядов был больше французских.

В ноябре 1921 г. английское правительство предложило нашему взять этот крейсер обратно с уплатой какой-то ничтожной суммы за его охрану. Как уже было сказано, я производил прогрессивные испытания „Аскольда“ и затем совершил на нем переход до Алжира, и я еще помнил устройство этого корабля, что на нем бронзовые минные аппараты, красной меди трубопроводы, вообще много меди и бронзы, которые даже при продаже на слом, если корабль не войдет в строй нашего флота, расценивается высоко сломщиками. На основании этого на запрос полпредства я доложил, что следует крейсер осмотреть, чтобы определить, стоит ли его ремонтировать для дальнейшей службы, или продать на слом.

Цена его при продаже на слом по моему расчету могла составить около 25 000 ф. ст. Сломщики предложат сперва 9 000 ф. ст., но им следует ответить, что они сами знают, сколько на „Аскольде“ меди и бронзы, сколько вполне исправных механизмов, 900 сажен якорных цепей и пр.

Я был назначен в Комиссию по осмотру. По докладе результатов его морскому командованию в Москве, было предложено крейсер выкупить у англичан и затем продать германским сломщикам, что и было исполнено.

В Гамбурге, будучи на испытании рулей Флетнера, я видел, как мимо нас совсем близко провели „Аскольда“ на его кладбище. Таким образом, мне пришлось быть при первом плавании корабля и при последнем его переходе. Даже непродолжительное плавание сродняет с кораблем.

В декабре 1921 г. английское адмиралтейство дало знать, что на приколе близ Эдинбурга стоит громадный ледокол „Святогор“, построенный в 1917 г. фирмой Армстронг, которая предлагает засчитать полученные ею во время постройки платежи общей суммой 300 000 ф. ст. и передать ледокол советскому правительству по уплате 75 000 ф. ст., чтобы составила полная контрактная цена 375 000 ф. ст.

Л. Б. Красин приказал назначить комиссию из специалистов Аркоса, в которую он включил и меня для осмотра ледокола и установления потребного ремонта. Оказалось, что ледокол вполне исправен, почти не требует ремонта, комиссия решила доложить Л. Б. Красину, что следует немедленно внести адмиралтейству 75 000 ф. ст., которые им были уплачены Армстронгу, когда ледокол был взят для надобностей английского адмиралтейства. Сумма эта была внесена в Английский банк и чек при письме от торгпредства вручен адмиралтейству. Дней через десять является в торгпредство чиновник из адмиралтейства и заявляет, что, вопреки обещанию, уплаты за ледокол не поступало. Показали ему расписку в разносной книге, и с нашим сотрудником они поехали в английское адмиралтейство. Оказалось, что чиновник, при-

нявший письмо и чек, подшил их к делу, вместо того, чтобы передать чек казначею для получения денег, а письмо подшить к делу. И на англичан бывает проруха. Ледокол „Святогор“ был затем переименован в „Красин“ и по настоящее время (1941) является одним из наиболее мощных и лучших наших ледоколов.

Как при осмотре „Аскольда“, так и „Святогора“ в числе представителей английского адмиралтейства были молодой корабельный инженер Ханафорз и состоящий при Гл. кораблестроителе флота сэр Юсташ Дейнкоурт. При совместной поездке мы много беседовали с Ханафорзом о разных вопросах военного кораблестроения и той полемике, которая велась в Англии, — строить ли линейные корабли (дредноуты) или только большие (10 000 т) и малые (5 000 т) крейсеры, эсминцы (1 500 т) и подводные лодки. Спор на эту тему бесконечный и может быть решен, когда будут выяснены вероятный противник и, главным образом, стратегическая задача, предстоящая флоту.

Подобный вопрос и его решение при нашей обстановке (1912 г.) изложен в моей статье „Из давних воспоминаний“, приведенной выше. Я привел Ханафорзу разговор М. И. Кази с моим отцом в 1895 г. — „Вот вы, Николай Александрович, тоже указываете на необходимость больших броненосцев. Вообразите же себе, что если бы, вместо пяти миллионов пехотинцев, мы раскормили бы Голиафа, ростом с гору, одели бы его в латы, которых никакая артиллерия не берет, а он, сукин сын, как раз накануне сражения обожрался и у него сделался понос. Каков был бы результат сражения? Нужны для флота и броненосцы, и большие и малые крейсеры, и миноносцы, и подводные лодки — всего в меру действительной потребности и вероятной обстановки войны. А еще важнее люди и тот флаг, который вы поднимете и за который они должны сражаться. Олег свой щит прибил к воротам Царьграда, а Николай Николаевич старший — панталончики Числовой (Актриса Числова — метресса Николая Николаевича старшего, главнокомандующего в Турецкую войну 1877—78 гг.). Кто же за ними пойдет? Каков флаг, таковы будут и люди“.

Передал ли Ханафорз наши беседы Дейнкоурту, только через несколько дней, он, по поручению своего начальника, приехал ко мне в гостиницу и передал, что сэр Ю. Дейнкоурт будет рад со мною познакомиться и просит выбрать из тех дней и часов, когда он свободен, наиболее удобное время, чтобы навестить его в адмиралтействе.

В условленный день и час я приехал в адмиралтейство, меня встретил Ханафорз и провел в кабинет сэра Ю. Дейнкоурта.

Мы беседовали около 45 минут, главным образом, о противоминной защите новейших английских броненосцев и какими способами она была выработана. Оказалось, что точно так же, как и у нас — пользуясь испытанием моделей.

Дейнкоурт года через два или три покинул адмиралтейство и поступил на службу к Армстронгу, и я его несколько раз встречал по делам о постройке пароходов-лесовозов для Русско-норвежского пароходного общества.

В конце декабря 1921 г. я получил уведомление, что по распоряжению правительства я в начале января 1922 г. буду назначен начальником морского отдела Российской железнодорожной миссии с пребыванием в Берлине, куда я должен явиться не позже 10 января 1922 г. Этот срок был мне назначен потому, что мне было поручено передать Парижской академии наук от нашей Академии приглашение командировать своих представителей на предстоящий юбилей нашей Академии.

Непременным секретарем Парижской академии был М. Picard, которого я знал с 1892 г. Президентом был М. Bertin, которого я знал, примерно, с того же времени и затем несколько раз встречал у С. К. Дзевецкого при моих поездках в Париж, а также в 1908 г., когда Bertin приехал в Петербург как представитель фирмы Chantiers de la Loire, участвовавшей в конкурсе.

Русские корабельные инженеры устроили тогда своему знаменитому сотоварищу банкет, на котором я сказал от имени присутствующих приветственную речь, в которой отмечал научные заслуги Bertin, доставившие ему звание академика старшей из всех академий — Парижской.

Таким образом, навестив Bertin и Picard, я обусловил время моего выступления и ту форму, в которую оно будет облечено, так как в начале 1922 г. отношения французов к Советскому Союзу не могли почитаться дружественными и необузданная пресса могла начать скандальную травлю о займах.

В моей краткой речи я, главным образом, отмечал то благотворное влияние, которое французская наука оказывала и продолжает оказывать на развитие русской науки, и что Французская академия послужила Петру, после того как в 1717 г. он посетил ее заседание, образцом для основания Санкт-Петербургской академии наук в 1725 г., которая и просит свою „alma mater“ почтить ее через своих представителей в торжественный день 200-летнего ее юбилея.

Даже самые черносотенные французские газеты поместили мою речь целиком, признавая ее вполне корректной и воздерживаясь от обычной для них критики и ругани.

СЛУЖБА В РОССИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МИССИИ

По приезде в Берлин я в назначенный день явился к начальнику Российской железнодорожной миссии профессору Ю. В. Ломоносову, познакомился с моими сотоварищами инженером Кибортом и капитаном Штейнбергом и вступил в должность начальника морского отдела. Главными задачами этого отдела были:

Приспособление купленных и зафрахтованных пароходов к предстоящим перевозкам. Постановка на ремонт и наблюдение за ремонтом присылаемых для этой цели судов из СССР. Исполнение разных поручений советского правительства, относящихся к морскому делу.

Проект устройств для помещения паровозов в трюме пароходов был, по поручению профессора Ломоносова, еще задолго до моего назначения составлен известным инженером Foerster'ом (автором справочника Johow-Foerster). Прокладка путей в трюме и передача паровозов с одного пути на другой была разработана сотрудником миссии профессором Мейнеке, подкрепление палуб и комингсов люков для установки на них тендеров было разработано мною, так же как и укрепление паровозов в трюме и тендеров на палубе с предварительным выключением ресор, необходимость которого была установлена мною теоретическим расчетом.

„Ему же принадлежат как способ укрепления паровозов, так и расчеты, доказывающие безопасность такой перевозки. Необходимость выключения сперва оспаривалась немецкими и некоторыми русскими инженерами, но была по интуиции правильно оценена Ф. Я. Игнатенком, который, вопреки распоряжений своего непосредственного начальника, на свою ответственность остановил погрузку первых паровозов с действующими ресорами, хотя и знал о соответствующем распоряжении, задержавшемся на почте“¹.

Слова в кавычках вписаны проф. Ломоносовым при утверждении к печати указанной книги, в которой подробно приведено описание всех работ по перевозке, и я от подробного описания этих перевозок воздержусь.

В начале марта 1922 г. получил я служебную записку от профессора Ломоносова: „К. пора ехать в Швецию и готовить перевозку шведских паровозов“.

¹ „Перевозка паровозов Эш и Эг из-за границы“, стр. 9 и 68.

В Швеции строились на заводах фирмы Нидквист и Гольм 500 паровозов в Трольгетане и 500 к ним тендеров в Эскильстуне.

Как Трольгетан, так и Эскильстуна расположены на той системе внутренних водных путей Швеции, которая составляет так называемый Готский канал и простирается от Гетеборга на Категате до Стокгольма на Балтийском море. От Гетеборга до Трольгетана путь идет по реке Гета, глубина которой 8—12 м, при ширине фарватера около 40—60 м, но при местечке Лилла-Эдет река преграждена каменной плотинной, для электростанции в 45 000 квт. Здесь расположен шлюз размераи:

длина—90 м (295 ф. 2 д.);
ширина—13.5 м (44 ф. 3 д.);
глубина на пороге—5,5 (18 ф. 0 д.),

но, примерно, в расстоянии полкилометра ниже шлюза почему-то оставлено мелкое место длиною около 50 м, с глубиною воды в нем 4,20 м (13,19 ф.).

Выше шлюза и плотины Лилла-Эдет путь идет рекою Гета с указанной выше шириной и глубиною фарватера до шлюзов, расположенных, примерно, в 2 км ниже г. Трольгетана. Этих шлюзов четыре, размеры их такие, как приведено выше. Последний шлюз выходит прямо в озеро Окерше, на берегу которого и был установлен кран и устроена погрузочная пристань.

Выше озера Окерше, параллельно реке просечен в гранитных скалах канал длиною около 3 км. На берегу этого канала расположен завод Нидквиста и Гольма и сам город, на реке же устроена каменная плотина и электростанция на 170 000 квт, использующая падение реки в 35 м, образовавшее прежде знаменитый Трольгетанский водопад.

Река Гета вытекает из озера Венерн в расстоянии около 8 км от Трольгетана. Эта часть реки приведена в судоходное состояние, но на дальнейшем пути до Стокгольма имеется множество шлюзов, размеры которых допускают суда: длина—32 м (67 ф. 9 д.); ширина—7 м (17 ф. 3 д.); углубление—2,8 м (5 ф. 11 д.).

С этою частью пути мне пришлось ознакомиться впоследствии при перевозке турбин и электрогенераторов для Волхостроя.

Я не привожу более подробного описания этого пути, так как перевозка тендеров из Эскильстуна в Трольгетан производилась по железной дороге (330 км), а не водою (535 км).

Еще в декабре 1921 г. Дерутра просила меня приискать пароход, размеры которого допускали бы проход через шлюзы реки Гета, причем мне сообщалось, что, по мнению посланных Дерутрою для осмотра на месте этого пути, такой пароход мог бы вмещать от 4 до 6 паровозов без тендеров.

С этим заключением экспертов (?) Дерутры я не согласился, а нашел такой пароход „Нибинг“, который поднимал 11 паровозов с их тендерами.

Составив эскиз парохода по допускаемым главным размерам: длина наибольшая—87 м (265 ф. 5 д.); ширина наибольшая 13,0 м (42 ф. 8 д.), углубление 4,2 (13 ф. 9 д.), я убедился, что при машине в корме он может поднимать до 12 паровозов в трюм и до 12 тендеров на палубу, во всяком случае 11. Правилами судоходства по Гетскому каналу ширина парохода ограничивалась 12,0 м, а тогда пароход мог бы грузить не 12, а всего 8 паровозов в трюм. При ширине камеры 13,5 м оставался зазор в 1,50 м, т. е. по 30 дюймов с каждого борта. Ввод парохода в шлюзную камеру по сути дела ничем не отличается от ввода его в сухой док, но в бытность мою главным инспектором кораблестроения потребовалось ввести в наибольший (тогда) из Кронштадтских доков броненосец „Андрей“, а затем и „Павел“, водоизмещением в 18 000 т, имея в воротах всего зазор в 3 дюйма, т. е. по 1 1/2 дюйма на сторону. Главный инженер Кронштадтского порта признал это невозможным, я тогда принял всю ответственность на себя и приказал вводить „Андрея“ под моим руководством, приняв лишь некоторые необычные меры предосторожности, и корабль был введен, не получив ни малейшей царапины в окраске борта. Совершенно также „Андрей“ был выведен, а затем был введен и выведен „Павел“.

Для осмотра пути и улаживания вопроса о зазоре при вводе в док и выборе затем парохода Ломоносов и командировал меня в Швецию.

Прибыв в Трольгетан, я сговорился с главным инженером миссии Снопковым. Река Гета еще не вскрылась от льда; мы взяли автомобиль и поехали по дороге, пролегающей по высокому (около 50 м) правому берегу реки, тогда легко было видеть, особенно имея подробную карту пути, что пароход длиною около 250 футов, идя не только под своей машиной, но и с двумя буксирами с кормы, будет свободно следовать по фарватеру. Заказ заводам Нидквиста и Гольм расценивался в общем больше чем в 150 миллионов шведских крон. Ясно, что шведское правительство не могло не считаться с таким заводом, к тому же было основание предполагать, что будет восстановлен и первоначальный заказ еще в 500 комплектов, поэтому было созвано заседание дирекции канала, которой я изложил свои требования о допустимой ширине парохода, приведя в пример „Андрея“. Пароход, перевозящий паровозы, будет иметь водоизмещение в 2 000 тонн, и полный зазор составит не 3 дюйма, как было для „Андрея“, а 3 фута и никакой опасности при вводе в шлюз быть не может.

Дирекция ответила, что технически это совершенно правильно, но что закон есть закон и дирекция обязана этот закон в точности соблюдать и что право делать изъятия из за-

кона принадлежит министру путей сообщения с последующим докладом Ригсдагу. Триста миллионов крон золотом, т. е. 125 тонн золота так хорошо пахнут, что через завод Нидквиста согласие министра было получено через три дня, вопреки чиновничьему правилу всего мира выбирать по всякому делу одно из трех „от“ — отписаться, отмолчаться, отказать.

Вернувшись в Берлин, я обо всем доложил профессору Ломоносову и получил его распоряжение, приискать и купить подходящий пароход, поднимающий не менее 11 комплектов. Я указал, что мировой рынок по покупке пароходов есть Лондон, что делать это по переписке из Берлина нельзя, что Дерутра и ее эксперты ничего в этом деле не понимают и купят не наивыгоднейший пароход, а первый попавшийся вроде „Тайнемауз“ или „Каприно“. Ломоносов приказал — „поезжайте в Лондон“. У меня была заранее заготовлена бумага, где я испрашивал пределы моих полномочий, а именно:

На моем текущем счету после покупки карт и прочего осталось около 8 000 ф. ст. — в случае надобности какую сумму могу расходовать единовременно, без предварительного сношения с миссией? Ответ: до 1 000 ф. ст.

Если подходящий пароход будет вне Англии, в какие страны можно ехать для его осмотра? Ответ: в любую европейскую страну, но не в Америку.

В случае покупки парохода, какие обязательства могу заключать — только до запродажной записи или также и купчую? Ответ: до запродажной записи включительно.

Нужна ваша нотариальная доверенность с переводом на английский и французский язык? Ответ: будет выдана немедленно.

„Помните мое правило, — добавил Ломоносов, — если для пользы дела свои полномочия превысите — похвалю, а если упустите — изругаю“. С таким начальником можно было работать уверенно и смело. Таким же были: Л. Б. Красин, А. М. Коллонтай, с которыми мне приходилось иметь дело за границей.

Получив эти полномочия, я поехал в Лондон приискывать подходящий пароход. Нетрудно было убедиться, что машина должна быть в корме. Пересмотрев регистр английского Ллойда, я убедился, что из числящихся в нем пароходов (общим числом около 36 000) лишь около 200 были с машиною в корме и таких размеров, что можно было ожидать, что они явятся подходящими, но, осмотрев их около десятка, я убедился, что по своему устройству они для перевозки паровозов будут мало пригодны.

Но в списках Ллойда было показано множество (свыше 100) канадских озерных пароходов (Canadian Lake steamers) все одинаковых размеров с машиною в корме, снабженные близ ватерлинии „поясом трения“ (rubbing-plate), шириною около 12 д и толщиной около 1½ д, положенным по всей

длине судна. Этот пояс заменяет привальный брус при вводе в шлюз, не занимая ширины. Пароходы эти работали как на Великих озерах, так и на Балтиморском канале, размеры шлюзов которого были близки к размерам шлюзов Гетского канала, но все эти пароходы были угнаны в Америку и в европейских водах их осталось три; „Vandreuil“, „Weatherfield“ и „Neebing“.

Первый из этих пароходов был на приколе в Preston. Осмотр его показал, что по размерам он подходящ и мог вместить 11 комплектов, но имел поврежденное днище (страховое общество признало убыток в 4 000 ф. ст., подлежащий возмещению) и избитый множеством выбоин наружный борт между ватерлиниями, в порожнем состоянии и в полном грузу. Кроме того, его внутреннее дно сильно оборжавело и представлялось ненадежным для крепления паровозов, так что потребовалась бы почти сплошная его смена. Капитальный ремонт этого парохода, сверх ремонта, признаваемого страхователями, мог бы стоить около 10 000 ф. ст., почему я и предложил за него 6 000 ф. ст. Между тем владелец (банк, за которым пароход остался после заклада) требовал 22 000 ф. ст., ибо в конце 1918 г. под этот пароход была выдана ссуда в 50 000 ф. ст. и банк нес крупный убыток. В цене разошлись, и сделка не состоялась. Предложенная мною цена была настоящая, это видно из того, что в 1923 г. этот пароход был, по моему совету, куплен А. Бернштейном и приспособлен для перевозки автомобилей из Америки в Европу как раз за 6 000 ф. ст.

„Weatherfield“ был в „Kings-Lynn“. Осмотр этого парохода показал, что по размерам он подходящ, мог бы вместить 12 паровозов в трюм и 12 тендеров на палубу, но он имел балластную цистерну во всю высоту трюма, трюмные бимсы, перевязанные карленсами, и требовал бы весьма значительных переделок. Заявленная цена была 30 000 ф. ст. Эта цена за пароход в 3 200 т грузоподъемности по состоянию рынка представлялась высокой, но не чрезмерной, и я начал переговоры, предложив 24 000 ф. ст. Но владелец не только не принял этого предложения, но снял пароход с рынка и увел его в Америку, предварительно переведя его в Kings-Lynn, где пароход можно было поставить просто в заливе, а не у причальной линии, и где стоянка весьма дешевая.

Для суждения о состоянии рынка в то время приведу еще один пример. Пароход „Colorado“ в середине марта 1922 г. был куплен за 7 000 ф. ст. По размерам он являлся подходящим. Новый владелец был запрошен, не согласится ли он продать пароход. Владелец ответил, что он отправил пароход в Америку, где надеется выручить за него 30 000 ф. ст., и действительно, в конце апреля пароход был продан в Канаде за 30 000 ф. ст.

Точно так же незадолго перед тем шесть пароходов

озерного типа, принадлежавших французскому обществу казенных железных дорог, были проданы в Америку почти по столь же высокой цене.

Пароход „Neebing“ грузил фосфаты в Sfax, близ Туниса и ожидался в Бордо около 15 апреля. К этому сроку я и приехал в Бордо, оказалось, что пароход пришел накануне и выгружал фосфаты. Осмотр парохода показал, что он обычного озерного типа и размеров и может грузить 11 паровозов в трюм и 11 тендеров на палубу.

Постройка парохода завода Армстронга весьма прочная, с весьма рациональным распределением толщин листов палубы, указывающим, что оно сделано не по простому формальному применению правил British Corporation, а на основании научных соображений. Такое отступление было вполне естественно для завода, главная деятельность которого была сосредоточена на военном судостроении и на котором в то время (1903) главным инженером был знаменитый сэр Филипп Уаттс, впоследствии изобретатель дредноутов и директор военного судостроения в Англии.

Состояние парохода по корпусу, котлам и механизмам было настолько исправное, что по осмотре ему никак нельзя было дать 19 лет, а примерно 10 лет. Большую часть своей службы пароход нес в Средиземном море и по западному берегу Африки, к северу от экватора, изредка пересекая океан для доставки леса из Канады в Англию.

Я по телеграфу рекомендовал профессору Ломоносову выразить немедленно согласие на покупку парохода по назначенной владельцем цене (21 000 ф. ст.) с тем, чтобы пароход был сдан в Кардиффе, куда он имел груз крепежного леса и должен был притти в середине мая. По осмотре в доке в Кардиффе пароход и в подводной части оказался в полной исправности, был мною принят и отправлен в Гамбург для приспособления к перевозке паровозов и тендеров из Швеции.

Чтобы справиться с предполагавшимися в то время перевозками в полном объеме (1 000 паровозов и 1 000 тендеров), необходимо было приобрести еще один пароход.

Дальнейшее обследование рынка показало, что имеется два весьма подходящих судна: пароход „Torrontero“—испанский и итальянский дизельный теплоход „Primula“. „Torrontero“ — пароход постройки 1919 г. с турбиною с зубчатой передачей, котлы и машина в корме. Работал по берегам Испании. По своим размерам мог бы вместить 12, а может быть, и 13 комплектов, что могло быть определено лишь обмерами, но цена 42 000 ф. ст., указанная владельцем как крайняя, была неприемлемой.

Теплоход „Primula“, построенный на заводах Ansaldo для итальянских владельцев, совершенно новый, по своим размерам мог бы вместить 13 паровозов, но владельцы запросили

60 000 ф. ст. Кроме того, было сомнение в возможности получения разрешения итальянского правительства на перемену флага.

Кроме указанных, предлагалось множество других пароходов, но они даже при рассмотрении чертежей оказывались мало подходящими, имея палубу с уступом и вмещающая 9 комплектов, а то и того меньше.

Таким образом, европейский рынок был исчерпан. Запрос на американском рынке показал, что озерные пароходы были в требовании и цена парохода 10—12-летнего была от 150 000 до 200 000 долларов, т. е. от 30 000 до 40 000 ф. ст. Ввиду этого явилось предположение построить новый пароход, вполне приспособленный к нашим требованиям; с этой целью мною были составлены эскизные чертежи, теоретический чертеж с настолько полными носовыми обводами, чтобы в трюме помещалось 13 паровозов, и краткие спецификации такого парохода. От миссии были посланы запросы восьми германским и двум английским заводам. Лишь завод Армстронга, где консультантом был сэр Ф. Уаттс, понял, что самое существенное требование было размещение 13 паровозов в трюме, что избыточный расход угля от полноты носовых обводов мог бы составить за весь переход Трольгетан—Петроград всего около 10—12 т, что составляло расход 10—12 ф. ст., а сбережение от перевозки лишнего паровоза—около 150 ф. ст. Все заводы, кроме Армстронга, отступили от моего чертежа и, заострив носовые обводы, указывали на достигаемое этим сбережение топлива. Такова сила рутины.

Когда, имея дело с заводом Армстронга по поводу перевозки построенных для СССР 150 паровозных котлов, я встретился с Ф. Уаттсом и рассказал ему вышеизложенное, он остался очень доволен. — „О, я сразу понял, в чем дело“. Заявленные цены оказались почти одинаковы—около 40 000 ф. ст., английские немного ниже германских, при более коротких сроках. Тем временем выяснилось, что договор с Нидквистом и Гольмом подлежит изменению и надобность во втором пароходе отпала.

Размеры парохода „Нибинг“ таковы:

длина наибольшая—256 ф.;
ширина наибольшая—42 ф.;
углубление в пол. грузу—18 ф.;
грузоподъемность при этом—3075 т.

Нагрузка, которую ему предстояло принимать, составляла при проходе по Гета-Эльфскому каналу:

11 паровозов—770 т;
11 тендеров—330 т;
топливо — 50 т;

т. е. 1150 тонн. Имея балласт лишь в форпике, можно было

достичь предельной допускаемой осадки 13 ф. 9. д и метacentрической высоты — около 8 д, достаточной для плавания рекою, а придя в Гетеборг, можно было принять полный запас 200 т угля и, заполнив междудонные балластные цистерны, довести метacentрическую высоту до обычных для такого корабля размеров 36—40 д.

Фирма Армстронг любезно доставила мне необходимые чертежи, на основании которых мною и были произведены нужные расчеты.

Приспособление парохода для перевозки паровозов и ледовое укрепление носовой части было исполнено заводом Дейтше Верфт (Deutsche Werft) в Гамбурге.

Здесь мне пришлось быть свидетелем замечательной аварии.

Обсуждал я с инженерами завода какой-то вопрос по работам на „Нибинге“; вдруг вбегает чертежник и кричит: „На Эльбе затонул и опрокинулся против завода „Вулкан“ громадный пароход „Аваре“.

Само собой разумеется, и немецкие инженеры и я тотчас же на заводском катере отправились к месту аварии, примерно, в 2 км вверх по Эльбе. Место аварии уже было оцеплено катерами речной полиции и нас подпустили не ближе, как на кабельтов (200 м). Оказалось, что громадный пассажирский пароход (около 12000 т грузоподъемности) лежит с креном в 90°, т. е. совсем на боку, погрузившись по диаметральную плоскость в воду.

Впоследствии выяснилось, что пароход „Аваре“ выводили из сухого дока завода „Вулкан“; день был жаркий, на пароходе продолжались разные работы по отделке внутренних помещений, все иллюминаторы были открыты, все двери в переборках тоже, кроме того были открыты погрузочные лацпорты в угольные ямы, которые проветривались после окраски. Эти лацпорты расположены близ ватерлинии корабля. Перед выводом из дока не озаботились обеспечить пароходу достаточную остойчивость водяным балластом и повели буксирами, при повороте буксирные перлиня, высоко заложенные, направились поперек судна, сообщили ему крен, оно черпнуло лацпортами, угольные ямы быстро заполнились водою, и оно легло на дно Эльбы, совершенно подобно тому, как за 18 лет перед тем броненосец „Орел“ или наш пароход „Народоволец“.

Работы по подъему этого парохода описаны в книге профессора К. К. Нехаева „Подъем затонувших судов“.

Авария произошла столь быстро, что погибло 48 рабочих.

По окончании приспособлений для перевозки паровозов и тендеров пароход „Нибинг“ в конце июля 1922 г. вышел в Трольгетан, куда и я должен был приехать, чтобы руководить первую погрузкою паровозов и первым рейсом по каналу, так как Дерутра с ее пресловутыми экспертами считала это невозможным или столь опасным, что отказалась нести

какую-либо ответственность по этой перевозке. Между тем миссией была получена из Гетеборга тревожная телеграмма, что пароход „Нибинг“ задержан в Гетеборге и не выпущен к следованию по Гетскому каналу.

Подобная же телеграмма была получена и Дерутрою с прибавлением, что причиной задержки служит избыточная против допускаемой правилами ширина парохода. Между тем, как выше сказано, еще до покупки парохода было получено разрешение дирекции, в изъятие из общих правил, на пропуск судна шириною до 13 м, т. е. 42 ф. 8 д., тогда как ширина „Нибинга“ была 42 ф. 0 д. Ясно, что происходило какое-то недоразумение или несвоевременное осведомление низших исполнителей о решении высшей инстанции.

Вскоре дело разъяснилось — просто произошла путаница вследствие незнания представителями Дерутра порученного им дела. Для взимания сборов и вообще плавания по Гетскому каналу требуется специальное мерительное свидетельство, подобно тому как для прохода по Суецкому и по Панамскому каналам. Такого свидетельства у „Нибинга“ не было, и вся задержка была вызвана необходимостью произвести надлежащие обмеры и расчеты согласно определенным правилам, что и было исполнено дирекцией канала в продолжение нескольких часов. Администрация канала не только не чинила никаких препятствий, но проявила особенную любезность, ибо „Нибинг“ был наибольшим пароходом, когда-либо проходившим через Гетский канал и его шлюзы, и представлял как бы рекламу для канала.

Первый рейс на „Нибинге“ из Трольгетана в Ландскрону я сделал сам, погрузив 11 паровозов без тендеров, которые еще раньше этого были доставлены из Эскильстуна в Ландскрону по железной дороге.

В этот рейс „Нибинг“ имел свыше 140 т угля, запасенного еще в Кардиффе, и я приказал принять 380 т водяного балласта и 12 т питьевой воды, причем оказалось:

углубление форштевнем 11 ф. 10 д.

углубление ахтерштевнем 13 ф. 6 д.

метацентрическая высота около 50 д.

Простой расчет показал, что по израсходовании около 100 т угля можно было погрузить все 11 тендеров, поместив в них ящики с паровозными принадлежностями и уголь для первого пробного паровозов по прибытии в СССР, поэтому в своем донесении миссии я рекомендовал тендера направлять в Трольгетан, а не в более далекую Ландскрону.

Первый рейс с паровозами и тендерами на „Нибинге“ я сделал тоже сам, чтобы указать все надлежащие меры предосторожности, так как представители Дерутры, ведавшей страхованием грузов, отказались нести какую-либо ответст-

венность за „Нибинг“ при ходе его по каналу не только с паровозами, но и с тендерами.

Чтобы представители Дерутры, капитаны Зегебардт и Гиршфельд сами убедились в безопасности плавания по реке со столь необычной нагрузкой и столь малой метацентрической высотой, я пригласил их сделать этот первый рейс вместе со мною, как моих гостей, назначив уход „Нибинга“ в 7 ч. утра на следующий день. Погрузка была окончена около 7 ч вечера, на утро 10 сентября 1922 г заказаны два буксирных парохода и лоцман для проводки по реке и шлюзам, и вдруг мне было сообщено, что администрация канала не разрешает „Нибингу“ идти в рейс, ибо углубление ахтерштевнем составляет 14 ф., т. е. 4,267 м, а по правилам допускается только 4,20 м. На озере Акерше был мертвый штиль, вода как зеркало, марка 14 ф. выделялась ясно—уровень воды шел ровнехонько по черте и по нижней кромке цифр, углубление 14 ф. ахтерштевнем было неоспоримо, а значит и его избыток в 0,067 м против правил. Никакие убеждения, что при проходе рекою мы сами мерили глубину близ Лилла-Эдет и было не меньше 16 ф. и что если бы и было воды 4,20 м, то корабль коснулся бы грунта дейвудом, т. е. острою и весьма прочною частью, и прошел бы совершенно свободно, ибо грунт, твердый ил, не оказывал на стойкого шведа ни малейшего впечатления. Пришлось заполнить питьевой водой только расходную цистерну, остальную питьевую воду из кормовой системы выкачать, заполнить форпик до отказа и откачивать из кормовой цистерны пресную воду для котлов, пока корабль сел на ровный киль с углублением 13 ф. 9 д., т. е. 4,191 м, к полному удовлетворению инспектора канала.

При частичном заполнении цистерны котельной водой и порожних остальных начальных метацентрическая высота оказывалась равной 7 д. корабль представляется мало остойчивым, но при высоком надводном борте, вычисленная мною заранее, диаграмма Рида для осадки 13 ф. 9 д. показывала полную его безопасность для плавания по реке, тем не менее после прохода последнего шлюза и мелкого места в Лилла-Эдет я приказал заполнять балластные цистерны водою, чтобы обеспечить остойчивость в полной мере. После этого Дерутра никаких возражений против плавания „Нибинга“ с полною нагрузкой не предъявляла¹.

¹ За все 60 рейсов „Нибинга“ лишь при этом втором рейсе по оплошности лоцмана пароход своротил мигалку (газовый фонарь), установленный на кусте свай. Чтобы с бедняка лоцмана не взыскивали убытков, я просил занести в вахтенный журнал, что по моему приказанию убыток принимается за счет миссии и в составлении акта и морского протеста надобности нет. По предъявленному затем дирекцией канала счету, убыток оказался 1200 S. K.

Лоцман был искренно растроган и не знал как благодарить, ибо он мог бы лишиться места, если бы делу был дан формальный ход. Профессор Ломоносов вполне одобрил это мое распоряжение.

Российская железнодорожная миссия производила все свои платежи через банки. В Стокгольм доставлялось по мере надобности золото в слитках, каждый весом около 8 кг и ценою по 10000 руб., партиями по 5000 кг (50 т). Определялась проба, все пересчитывалось на чистое золото, вносилось в Эскильстуна-банк в Стокгольме, который открывал кредит на весь мир из расчета по 2250 шведских крон за килограмм чистого золота, вот почему окончательная отчетность миссии велась в шведских кронах (S. K.), причем S. K. равнялось кругло 50 золотым копейкам.

К 1 января 1923 г. перевозка паровозов, построенных в Германии, была почти закончена, и под редакцией и с предисловием профессора Ю. В. Ломоносова издана книга „Перевозка паровозов Э^ш и Э^г из-за границы“. В этой книге глава IV и приложения к ней (стр. 67—132) написаны мной: „Суда, перевозившие паровозы“.

На стр. 159 этой книги приведена следующая таблица стоимости перевозки в Петроград 500 германских паровозов и 102 шведских из Ландскроны. Расстояние между этими портами и Петроградом одинаковое.

Стоимость перевозки паровозов на судах

Пароходы	Число паровозов	Упложено S. K.	За 1 паровоз S. K.
Один	126	} 167 000	830
Эгир	76		
Итого	202	167 000	830
Каприно	118	692 000	5790
Тайнемауз	72	313 500	4350
Чаллистер	108	462 000	4280
Итого .	298	1.457 500	4890
Маскинонж	180	360 000	2000
Мендипрендж	172	380 000	2200
Нибинг	22	53 000	2400
Итого .	374	793 000	2120

Этот расчет был сделан в то время, когда еще не все перевозки были закончены и к стоимости перевозок прибавлена потеря на разницу между покупною и продажною ценой:

для Мендипренджа 12 000 ф. ст. и (216 000) S. K.

„ Маскинонжа 10 000 „ „ (180 000) S. K.

В общий итог 854, сверх 750 германских паровозов, вошли

еще 104 шведских, доставленных в Ландскрону частью по железной дороге, частью на „Нибинге“ для переотправки в Петроград. Между тем пароход „Маскинонж“ не был продан, а передан Совторгфлоту, т. е. остался собственностью СССР полной своей стоимостью, поэтому сумму 10 000 ф. ст. (180 000) S. K. надо вычесть из 360 000 S. K. расхода, так что чистый расход по перевозкам на нем составил 180 000 S. K.

Таким образом, последние два числа двух нижних строк должны быть: Мендипрендж—380 000 S. K. т. е. 2200 S. K. за 1 комплект, Маскинонж—180 000 S. K., т. е. 1000 S. K. за 1 Комплект.

Бухгалтерски для железнодорожной миссии продажа Мендипренджа была выгодна, для государственных интересов СССР при единстве кассы—невыгодна.

Ведомственная бухгалтерия ведет как бы счет левого кармана с правым, а государственный бюджет ведет счет общему народному достоянию, таким образом, если с самого начала ни одного парохода не фрахтовать, а купить четыре парохода типа „Маскинонж“, то перевозка обошлась бы по 1000 S. K. за комплект, т. е. 750 000 S. K., а если бы все суда фрахтовать, то расход составил бы: $4890.750 = 3667\,000$ и разница составила бы 2917 000 S. K. Но в таком расчете упущен самый важный фактор, удешевивший перевозки, а именно вследствие инфляции падение стоимости германской марки, предвидеть которую заранее было невозможно.

Из вышеприведенной таблицы видно, что стоимость перевозки одного комплекта на теплоходах „Один“ и „Эгир“ составила всего 830 S. K. Это произошло потому, что договор с Бернштейном был заключен в германских марках по цене 54 000 германских марок за комплект, что во время заключения договора составляло около 3 200 S. K., вследствие же падения курса германской марки при конце перевозок составляло всего 505 S. K., а еще через год биллион германских марок (1. 000 000 000 000) по курсу соответствовал одной шведской кроне, таким образом, Бернштейн рассчитывал, что курс германской марки поднимется и он будет в барышах, а на деле курс германской марки упал и Бернштейн понес крупный убыток.

Купленные суда „Маскинонж“ и „Мендипрендж“ были в эксплуатации Дерутры и несли германский флаг, чем и объясняется малая стоимость перевозок на „Маскинонже“, близкая к стоимости перевозок по контракту с Бернштейном.

Более дорогая стоимость перевозки одного комплекта на „Мендипрендж“ объясняется отнесением к ней разницы между покупной ценой этого парохода и той ценой, за которую он был продан. Но здесь мы впадаем в область биржевой спекуляции, которой не место в солидном деле, и которая, например, была так определенно устранена при заказе паро-
возов.

После того как книга „Перевозка паровозов“ вышла из печати мне было лестно прочесть в ней следующие слова, внесенные профессором Ломоносовым в статью инженера Мранговича.

„Новый способ. Итак, к началу марта 1921 г. Россией было заказано 1700 паровозов, распределенных между 20 заводами, но вопрос о способе их перевозки в Россию еще не был решен. Апрель и май ушли на бесплодные поиски паромов (ферри), их не нашлось. Кроме того, оставался нерешенным вопрос о портах отправления и прибытия этих паромов, а там нужно было возводить целые сооружения для их причала. Тогда профессор Ломоносов задал специалистам такой вопрос: „А нельзя ли приспособить под временные паромы какие-нибудь другие суда и грузить на них паровозы не вталкиванием помощью действующего паровоза, а опусканием помощью крана?“ Мысль казалась нелепой. И паровозные заводчики и моряки качали головами и улыбались более или менее иронически. Главный аргумент был, что этого никто никогда не делал. Затем указывалось, что благодаря переборкам в пароход нельзя всунуть более 4—5 паровозов, тогда как в разобранном виде на том же пароход можно перевезти 50, поэтому способ этот будет безобразно дорог. При постановке же паровозов на палубе, пароходы при волнении будут опрокидываться.“

„Только два человека, с которыми профессор Ломоносов говорил по этому поводу, отнеслись к его идее вполне серьезно: это были германский инженер Проль и известный русский специалист по судостроению академик А. Н. Крылов. Проль разыскал первый подходящий для этой цели корабль „Один“, а Крылов—все остальные¹ и ухитрился с ничтожными затратами так их переделать, что в один пароход помещалось до 20 паровозов с тендерами. В главе IV, принадлежащей его перу, будет подробно указано, как этого ему удалось достичь. Ему же принадлежат как способ укрепления паровозов, так и расчеты, показывающие безопасность такой перевозки. Эти расчеты приведены в приложениях к главе IV“.

„В конце мая этот способ был принят окончательно для паровозов, заказанных в Германии, но разговоры вокруг него не прекращались, и еще в августе серьезно предлагалось запретить такой способ перевозки паровозов. Наконец 24

¹ Слова „все остальные“ неправильны; пароход „Каприно“ был приискан и зафрахтован Дерутрою, и к его приспособлению для перевозок я никакого отношения не имел. Пароходы „Тайнемауз“ и „Чаллистер“ были также приисканы Дерутрою; я производил лишь осмотр их и составил общий проект устройств для размещения паровозов в трюме и тендеров на палубе, сделав вырезы в переборках и добавочные подкрепления их в местах этих вырезов, согласовав все с английским Ллойдом. Приискание пароходов „Маскинонж“, „Мендипрендж“ и „Нибинг“ и покупка их, взамен фрахтования, что так значительно удешевило перевозки, были указаны и выполнены мною. А. К.

сентября теплоход „Один“ с 9 паровозами Геншеля на палубе и 9 тендерами в трюме вышел из Гамбурга в Петроград. Он не только благополучно совершил рейс при довольно бурной погоде, но даже сделал рискованный опыт,—а именно при сильном волнении в открытом море сделал полный круг, причем крен достигал 35° в одну сторону и 20° в другую, без всякого ущерба для судна и паровозов. Опыт этот дал полную уверенность в правильности постановки паровозов и их укреплений и убедил скептиков в полной возможности перевозки паровозов в собранном виде. Теперь, когда около 900 паровозов перевезены этим способом, все их страхи кажутся смешными, и они сами говорят уже о перевозке таким способом паровозов из Европы в Южную Америку“.

Я привел эту выписку из книги „Перевозка паровозов“, потому, что эта книга составляет теперь библиографическую редкость.

Кроме паровозов, фирме Армстронг в Ньюкестле было заказано 150 паровозных котлов. В начале 1923 г. вызывает меня в свой кабинет профессор Ломоносов. „В Ньюкестле заказано 150 паровозных котлов, сколько рейсов надо сделать нашим пароходам, чтобы их перевезти?“—„Котлы можно грузить друг на друга; на „Маскинонж“ я погружу все 150 и перевезу их в один рейс, но этой погрузкой я должен руководить сам“.—„Значит, „Мендипрендж“ больше не нужен? Сколько за него можно выручить?“—„От 40 000 до 45 000 ф. ст., теперь пароходы стали дешевле, чем когда мы их покупали“. Совторгфлот и Дерутра говорят, что больше 12 000 ф. ст. не дадут“.—„Это они, вместо того, чтобы следить за английским рынком по „Fairplay“, поверили своему брокеру Г. из Гетеборга, он нам в морской отдел беспрестанно пишет; видно, что мазурик отъявленный“.—„Итак, поезжайте в Англию, грузите котлы на „Маскинонж“ и продавайте „Мендипрендж“, чем дороже и чем скорее, тем лучше“.

По приезде в Англию захожу в угольный отдел Аркоса, которым заведывал В. В. Саговский.—„Вы зачем в Англии?“—„Грузить паровозные котлы на „Маскинонж“ и продавать „Мендипрендж“.—„А какой это пароход?“—„7 500 т.“ Все данные у меня в гостинице“.—„Позвольте вас познакомиться, вот Самуил Соломонович Беленький—он как раз ищет такой пароход для покупки“.

Была суббота. „Приезжайте С. С. в 6 ч. вечера ко мне в гостиницу, я вам сообщу все элементы парохода“.

Приехал ко мне Беленький, рассмотрел данные, видно было, пароходное дело понимает. Спрашивает „цена?“—„45 000 ф. ст., брокераж, по обычаю, на счет продавца, и так дешево, ни пенса не уступаю“.

В понедельник утром получаю телеграмму Ломоносова: „Уступайте Мендипрендж 42 500“. Вскоре приходит Белень-

кий. — „Вы откуда?“ — „Из Берлина, туда и обратно слетал на аэроплане“. — „Начальник приказывает 42 500 ф. ст. Сдача в Гамбурге“. „О. К.“ (Условное выражение — „все хорошо“). По рукам: лошадь ваша, уздечка моя“. (Цыганское выражение при покупке и продаже лошадей здесь значило, что радио остается за продавцом — цена ему была 400 ф. ст.). — Велел подать бутылку шампанского, вспрыснули сделку, сказал Беленькому что мой брокер Brown and Jenkinson, пусть он своему брокеру поручит подготовить купчую, я же поеду в Ньюкестль грузить котлы, дней через 8 вернусь в Лондон.

В Ньюкестле меня встретил инженер, представитель миссии, и мы отправились на завод Армстронга, чтобы осмотреть котлы, которых было готово к отправке только 85, познакомиться с директором завода, известным по своим теоретическим работам в области артиллерии, полковником Hadscock и условиться относительно цены за погрузку и укрепление котлов в трюме. Hadscock обещал, что се будет на следующий день готово и, узнав, что я занимался баллистикой, пригласил к завтраку в заводскую столовую, где за общим столом собираются все инженеры, а затем за кофе и курением ведут минут тридцать беседы. На следующий день ко мне был прикомандирован молодой инженер завода. Я скоро заметил, что о погрузке и укреплении грузов в трюме он понятия не имеет, и я просил, чтобы к 4 ч. пополудни на пароход пришел погрузчик (шкиватор), чтобы мне с ним сговориться, а что инженеры — наш и заводский — могут быть свободны.

Окна столовой выходили на реку Тайн и против них стояли, видимо, приспособленный для жилья корвет „Calliope“, и крейсер „Tiger“, бывший одно время флагманским кораблем адмирала Битти.

Hadscock'у в нашей беседе особенно понравилось, когда я его спросил, та ли это „Calliope“, которая под командой капитана Wilson'a лет сорок назад сумела в ураган выйти из бухты о. Самоа, все же остальные суда: немецкие, американские, французские, были выкинуты на берег, а Вильсон, выдержав ураган в открытом море, на третьи сутки вернулся в Аппию, увидел, что „интересы Англии нарушены не будут“, пошел в Сидней для исправления повреждений своего корабля; „Я тогда молодым офицером был, и мы восторгались истинно морским искусством (seamanship) капитана Вильсона“ — „Та самая, которой вы помните даже фамилию капитана“. — „Я проходил мимо артиллерийских мастерских вашего завода, они у вас пустуют, и в них никакой работы нет. Вот вы ломаете „Tiger“, а вон там приведен на слом „Lion“; какой барыш вы от этого выручите? Много если по 5 000 ф. ст. от каждого корабля. Вот если бы вы „Tiger“ продали за 1 шиллинг Чили, а „Lion“ за полкроны (2¹/₂ шил.) Аргентине, она богаче, то ваши артиллерийские мастерские не пустовали бы.“ — „Мы были бы рады, да не от нас это зависит, — корабли

проданы на слом без права перепродавать их кому бы то ни было“,—ответил мне Hadcock.

В назначенное время пришел шкивадор. Показал я трюм „Маскинонжа“ и его громадные люки, рымы, прикрепленные к днищу, служащие для закрепления паровозов, громадные винтовые талрепа и прочее и пояснил в общих чертах, как надо разместить котлы и как их закрепить: „Холодно здесь в трюме, пойдемте лучше где теплее“ и свел его поблизости в ресторанчик. Велел подать закусочку, бутылку виски, бутылочку соды, и стали мы с ним обстоятельно о погрузке котлов беседовать. Сам он был отставной боцман, принял и меня за боцмана, явился у нас общий язык, понимал он меня с полуслова, а когда я ему от имени грузовладельцев, т. е. железнодорожной миссии, передал пятифунтовый билет и обещал по окончании погрузки еще столько же, то, говоря словами Лескова, „такое у него в мозгу произошло просветление“, что таких он привел артистов такелажников, так уложил котлы, так и такими брусьями канадской сосны их раскрепил и так принятовил, что, вспоминая свою юность, я любовался его работой и чувствовал, что не мне этого шкивадора учить, а у него учиться надо. По окончании погрузки роздал я такелажникам, совершенно для них неожиданно, по два фунта каждому, добавил шкивадору к обещанным пяти фунтам еще пять фунтов и был уверен, что оставшиеся 65 котлов, еще не опробованных гидравлически, будут впоследствии погружены не хуже даже и без меня.

После погрузки 85 котлов в трюме осталось еще около 15 свободных мест и вся верхняя палуба была свободна, так что можно было бы погрузить еще не менее 70 котлов, т. е. не 150, как я сказал Ломоносову, а 170.

Ньюкестль город морской, издающиеся в нем газеты падки до всяких морских известий. Узнали они про необыкновенную погрузку 85 паровозных котлов в трюм корабля — сенсация! Явилась ко мне целая толпа корреспондентов, фотографов, кинооператоров, просили моего разрешения описать погрузку, дать им интервью, снимать фотографии и делать киносьемки. Само собой разумеется, что я это все разрешил, и на следующий день все ньюкестльские газеты поместили фотографии „Маскинонжа“, его трюма с котлами и мой портрет с подписью „адмирал Крылов, автор проекта погрузки“. Этим портретом и подписью не мало был смущен шкивадор:—„Я вас считал боцманом, а вы адмирал, а своими руками кувалдой распорку загнали, чтобы показать, что вам надо — wonderful you Soviet people“ (удивительный вы советский народ).

Вернувшись в Лондон, я заключил „запродажную запись“ на „Мендипрендж“ и выехал в Берлин.

Как видно, уроки И. Г. Сарычева по морской практике, плавание на парусных судах Морского училища мне через сорок лет порядочно пригодились. Пригодилась мне и служба

в РОПиТ и практические уроки по бухгалтерии И. М. Лысковского.

К началу 1923 г. перевозка германских паровозов была закончена, оставалась перевозка шведских, к описанию которой я и перехожу. Для этой перевозки сперва был избран кружной железнодорожный путь: от Трольгетана по шведским железным дорогам до пограничной станции Торнео, отсюда они передавались на финляндскую пограничную станцию Хапаранда и по финляндским железным дорогам через Выборг и Белоостров направлялись в Петроград. В виду разницы габаритов приходилось котлы снимать с рамы, разобранный паровоз ставить на специальный транспортер и по доставке в Петроград вновь собирать. Таким способом были перевезены, задолго до моего назначения в миссию, первые 18 паровозов. Такова у этих людей боязнь моря, неумение им пользоваться, забывая пословицу: „моря соединяют те страны, которые они разделяют“.

Второй способ был такой: в Трольгетане паровозы снимались с русских скатов и ставились на шведские, кроме того с них снимались все части, выступающие за шведский габарит, так же поступали и с тендерами, все это отправлялось в Ландскрону, где вновь все ставилось на место и на русские скаты. Вполне собранные паровозы грузились на один из теплоходов или пароходов и отправлялись в Петроград. Таким способом было перевезено около 50 комплектов.

Наконец, после того как приступил к работе „Нибинг“, первое время, чтобы расчистить скопление паровозов в Трольгетане, их на „Нибинге“ через Гетеборг отправляли в Ландскрону, где они перегружались на другие суда для следования в Петроград, а затем стали отправлять прямо на „Нибинге“ в Петроград без перегрузки в Ландскроне.

Стоимость перевозок по всем вариантам показана в следующей таблице, приведенной на стр. 16 книги „Перевозка

Стоимость перевозки шведских паровозов

Способ перевозки	Стоимость	
	S. К.	$\frac{00}{00}$ от 1-го способа
1) По жел. дор. через Торнео—Выборг	17 000	100
2) Мор. путем в разоб. виде, включая разб. и сборку	12 500	73,5
3) По жел. дороге до Ландскроны, далее морем	10 400	61,2
4) На „Нибинге“ до Ландскроны, далее на другом судне	6310	37,1
5) На „Нибинге“ до Петрограда	4550	26,8

паровозов“ потому, что возникало сомнение, дозволит ли Швеция работать на своем внутреннем водном пути и между двумя шведскими портами (Трольгетан — Ландскрона) кораблю под каким-либо флагом, кроме английского, ибо ни одна страна, кроме Англии, такой работы не допускает.

По поводу этой таблицы в указанной книге сказано: „Из этой таблицы ясно, что принятый нами способ перевозки есть, несмотря на его новизну, найдешевейший. Но этого мало, он имеет еще два преимущества: во-первых, при нем рымы не портятся от работы в них транспортных скатов и, во-вторых, при нем вся ответственность за сборку падает на завод, строивший данный паровоз“.

По окончании перевозок „Нибинг“ не был продан, а передан Совторгфлоту, переведен в Черное море, где он и работает под названием „Ян Томп“.

„Маскинонж“ был уже передан Совторгфлоту, встречаю в Берлине одного товарища, который меня спрашивает: „Скоро „Маскинонж“ кончит перевозку паровозов из Филадельфии в Чили?“ — „Да он ее и не начинал, разошлись в цене. Балвин давал 11 500 долларов в месяц, — Совторгфлот требовал 12 000, теперь он идет во Владивосток“. — „Жаль, а у нас в Чили закуплено 6 000 тонн селитры“. — „Потеряете около 12 000 ф. ст. на фрахте, т. е. свыше 50 000 долларов. Не ведет бо правая, что творит левая“.

В июле 1923 г. работы железнодорожной миссии по перевозке паровозов были окончены. В это время по соглашению между организациями: „Аркос“, „Северолес“ с Бергенским парохолным обществом было основано Русско-норвежское общество, которое должно было завести 12 пароходов, приспособленных для перевозки леса из Архангельска в Лондон, чтобы хотя несколько сбить фрахты, возросшие с 45 шил. до 60 и даже до 65 за стандарт (165 куб. ф.) Грузоподъемность такого парохода должна бы составлять 750—800 стандартов, причем допускается грузить лес на палубу до высоты не более 14 ф. Величина грузоподъемности до 800 стандартов пиленого леса определилась издавна установившимся торговым обычаем лондонских лесоторговцев покупать лес такими партиями, занимая в порту по причальной линии длину не более 275 футов. Эти требования налагали ограничения на размеры парохода для лесных перевозок. Часть пароходов предполагалось купить, часть построить вновь.

По распоряжению советского правительства, я был назначен в состав правления этого общества, главным образом для участия в осмотре и испытании пароходов, которые приобретались, и вести наблюдение за постройкою заказанных. И то и другое было мне хорошо знакомо как по службе в РОПиТ, так и в железнодорожной миссии.

После долгих поисков нашлись два почти новых парохода „Svane“ и „Tegne“, которые были куплены обществом и пе-

реименованы в „Северолес“ и „Двина“ и тотчас же начали работу в обществе.

Пароход „Тегне“ при осмотре и покупке его стоял в Плимуте. Пароход был новый, котлы снабжены всякими усовершенствованиями, как, например, пароперегревателем Шмидта, фильтрами, водоопреснителями и подогревателями питательной воды и пр.; между тем просмотр вахтенного и машинного журналов показал, что при расходе угля в 20 т в сутки пароход делал суточное плавание всего в 200 миль, т. е. развивал скорость в $8\frac{1}{2}$ узлов. Дело вскоре разъяснилось: спустившись в машину, я увидел недопустимую грязь и неопрятное содержание машины; когда же я открыл так называемые прогары у котлов, то на меня из них высыпалось ведра три сажи, просветы между дымогарными трубками и трубками-паронагревателями были забиты сажой, насевшей, примерно, толщиной до 5 мм как на внутреннюю поверхность дымогарных трубок, так и на наружную поверхность трубки пароперегревателя. Фильтрами и подогреванием воды не пользовались, а просто брали из теплого ящика. Старший механик был горький пьяница, машинисты не лучше его.

После покупки парохода старший механик, вся машинная команда и все кочегары были заменены норвежским персоналом от Бергенского общества, и в первый же рейс из Плимута в Тромзе с грузом угля пароход при суточном расходе 14 т угля имел суточное плавание 240 м, т. е. скорость 10 узлов. Из Тромзе пароход пошел в Берген. Здесь все механизмы и котлы были перебраны и вычищены в мастерских Бергенского Общества, и при последующих рейсах пароход развивал скорость 10,5 узла при суточном расходе 11 т угля.

Суточный расход угля приблизительно пропорционален кубу скорости, поэтому расход при 8,5 узла должен бы составлять $(8,5/10,5)^3 \times 11 = 5,85$ т, скажем, кругло 6 т, а пьяница механик расходовал 20 т, т. е. 70% угля тратилось напрасно и улетало в виде дыма в трубу.

Обыкновенно в теории заботятся и считают хорошим достижением, если удастся повысить коэффициент полезного действия винта на 4%, а практика показывает, что от механика, машинистов и кочегаров зависят не 4—5%, а 70—75%.

Для перевозки круглого леса, т. е. балансов (заготовки для бумаги длиною около 1,2 м и диаметром около 15 см), пропсов (рудничная крепь, такие же кругляши, но длиною 2—2,25 м), телеграфных столбов, железнодорожных шпал выгодны пароходы тоннажа 5000—6000 т.

Русско-норвежскому обществу был предложен такой пароход почти новый. При осмотре все было исправно, машина и котлы чистые, а между тем ход его даже в тихую погоду при расходе угля около 0,7 кг на силу в час составлял всего около 7 узлов. Я зашел в Лондоне в контору этого

пароходства, чтобы посмотреть чертежи,— их не оказалось, но была отлично сделанная модель парохода, примерно, в 1/100 натуры. В конторе работал сам владелец, почтенный, весьма любезный и симпатичный старик. По модели я увидел, что диаметр винта был непомерно велик, так что когда лопасть проходила через вертикальное положение, то между ахтерштевнем и лопастью оставался просвет меньше 6 д., — „Сэр, винт на модели сделан точно по масштабу?“ — спросил я старичка. — „О, да, наверное, вполне точно“. — „Когда введете ваш пароход в док для окраски, велите обрезать лопасти винта на 8—9 д. и пусть механик ставит регистр попрежнему, минутное число оборотов увеличится и корабль ваш пойдет быстрее при том же расходе угля и будет развивать 9 или 9½ узлов, а если вы затем поручите хорошему заводу поставить новый винт, то получите и 10 узлов“.

Затем я узнал, что он приходил в Русско-норвежское общество узнать кто я такой, после чего послушался моего совета и, примерно, через полгода зашел ко мне: — „Я обрезал лопасти винта на 9 д., пароход теперь ходит 9½ узлов, я не знаю, как и благодарить вас за ваш совет“. — „С меня достаточно и того, что вы сами зашли мне сообщить о достигнутых результатах“. — „Я удивляюсь, как вы сразу увидели, что надо делать“.

— „Я тридцать два года читаю „Теорию корабля“ в Морской Академии в Ленинграде“.

Купить пароходы-лесовозы не удавалось, решили их строить, из них четыре — сериями по два были построены в Бергене на заводе Локсеваг и два — во Франции на заводе Вормса в Летре на Сене в 30 км ниже Руана.

Как уже сказано, правление Русско-норвежского общества помещалось в Лондоне. Для наблюдения за постройкой мне каждые три недели приходилось ездить в Берген через Ньюкестль. Линия Ньюкестль — Берген содержалась Бергенским обществом. Переход продолжался около 30 час. Чтобы не терять времени, я пользовался тем, что пассажиры обыкновенно не выносят качки даже малых размахов, — я брал с собою таблицу пятизначных логарифмов и занимался внешней баллистикой, вычисляя траектории снарядов разными способами. (См. том IV моих трудов.)

Климат в Бергене своеобразный, дождливых дней в году кажется 360, это не значит, что дождь идет 360 раз в год, а вернее, 3600 раз, как видно на примере по такому случаю: приезжаю как-то в Берген в субботу вечером (около 8 ч. вечера), останавливаюсь, как всегда, в гостинице „Norge“. Дождь, через 40 мин. ясно, еще через 20 мин. дождь, через 40 мин. ясно и т. д. Я и стал отмечать каждый такой переход в книжке крестиком. В 12 ч. ложусь спать, встаю в 7 ч. утра. Воскресенье, сажусь за баллистику, те же периодические смены, ставлю крестик, к 12 ч. ночи их было 32.

Следующие два дня была хорошая и ясная погода. На улицы выехали на автоцистернах поливщики улиц (не чистильщики, а именно поливщики). Я нашел, что наилучшая должность в мире — это поливщик улиц в Бергене — он занят пять дней в году, а жалованье получает за 365.

При постройке первых двух лесовозов, чертежи которых были утверждены Бергенским обществом еще ранее моего назначения, я заметил и велел устранить одну, принятую по рутине на всех норвежских лесовозах, наглядную несообразность, — в котельном отделении под площадками в кочегарках и под котлами внутреннего дна не делают и между машинным и котельным отделением переборки не ставят под тем предлогом, что внутреннее дно здесь быстро ржавеет, а переборка мешает наблюдению за горением. Когда корабль нагружен лесом, то при затоплении машинного и котельного отделений он не тонет; норвежские лесовозы могли от июня до ноября работать на линии Архангельск или вообще Белое море — Лондон, а остальное время возить норвежский лес в Голландию и Англию. При дешевых фрахтах наши за время ноябрь — июнь должны были работать на более выгодных линиях (уголь в Испанию, фрукты и железную руду обратно; или уголь в Тромзе, железную руду из Тромзе в Англию и т. п.). Пароход, получив пробоину в котельное отделение без внутреннего дна, тонет; а чтобы внутреннее дно под котлами выдержало надлежащий срок, я потребовал соответствующее его утолщение.

На последующих пароходах я изменил конструкцию рамных шпангаутов и бортовых стрингеров, так, чтобы крепость их сохранилась и они лишь незначительно (на толщину планки) выступали бы за общий внутренний обвод шпангаутов; этим выигрывалась полезная грузоемкость для длинного пиленого леса и не приходилось закладывать промежутки между рамовыми шпангаутами и главным грузом малоценными обрезкам — дровами. Совладелец пароходов Северолес был одновременно и грузовладельцем, чего обыкновенно не бывает. Нововведение было вполне одобрено дирекцией Северолеса.

С началом постройки наших пароходов во Франции маршрут моих поездок несколько изменился и стал: Лондон — Нью-кестль — Берген — Ньюкестль — Лондон — Париж, Руан — Летре — Руан — Париж — Лондон.

В Ньюкестле в это время была начата на заводе Swane — Hunter постройка громадного линкора „Nelson“ нового типа. Меня интересовало при начале постройки этого линкора устройство палубного бронирования и переход его в „були“, т. е. противоминные выступы, но ничего нельзя было видеть — стапель со стороны реки был завешан рогожами.

Завод Вормса в Летре был новый, и на нем была принята своеобразная система — корабль вполне заканчивался на стапеле по всем частям до спуска. Спуск производился на

задержниках. Корабль имел пары разведенными и после спуска шел прямо в Гавр для испытаний. Так было поступлено не только с нашими лесовозами „Кереть“, „Кемь“, но и с громадным танкером для французского военного флота.

В конце ноября 1924 г. я получил предписание с уведомлением, что морской аташе Е. Беренс и я должны выехать в Париж, явиться там к и. о. торгпреда Скобелеву и включиться в прибывающую из Москвы комиссию из т. т. Ораса, Ведерникова и Иконникова, я — председателем и Беренс — членом. На эту комиссию возлагалось: осмотр находящихся в Бизерте судов военного черноморского флота, уведенных туда Врангелем, подготовка их к буксировке в Черное море; на предварительные расходы в мое распоряжение открывался кредит в 10 000 ф. ст.

По прибытии в Париж почти целый месяц ушел на переговоры нашей комиссии с французской, назначенной французским Морским генеральным штабом, и т. Скобелева с представителем французского правительства де-Монзи, пока в последних числах декабря наша комиссия с назначенным для связи французскими властями лейтенантом Arzur выехала через Марсель в Бизерту.

Был мертвый штиль, ночь была темная, безлунная, на небе ярко блестели Юпитер, Марс и Венера, точно указывая плоскость эклиптики, и на темном фоне неба по эклиптике совершенно ясно выделялся зодиакальный свет, что мне и много плававшему Беренсу пришлось видеть в первый раз.

В Бизерту мы пришли около полудня; нас встретил чиновник местного портового управления и свез в гостиницу, где для нас были отведены комнаты, и сообщил, что главный командир порта вице-адмирал Jehanne (Жэен) примет комиссию на следующий день в 10 ч. утра.

Бизерта — небольшой приморский городок с бухточкой, в которой стоят рыбацьи суда, расположен как по берегу моря, так и естественного глубокого (около 12 м) и широкого (около 150—200 м) водопотока, соединяющего почти круглое, диаметром около 35 км озеро с морем. На этом озере в 30 км от берега моря устроена военная гавань, мастерские, жилые дома, портовое управление и прочее близ селения Сидиабдала. Здесь же находились и суда, подлежащие нашему осмотру.

На следующий день вице-адмирал Жэен принял сперва меня, с обычною в таких случаях любезностью, расспросил о цели нашего приезда и перешел от чисто официальной как бы частной беседе.

По некоторым печатным воспоминаниям французских моряков я знал, что Jehanne — старая морская фамилия и что в 50-х и 60-х годах адмирал, носящий эту фамилию, был начальником Французского морского училища, командуя кораблем „Borda“, поставленным на мертвые якоря в Бресте. На этом корабле и помещалось Французское морское училище. По этим

воспоминаниям видно было, что Жэен пользовался таким же уважением и любовью воспитанников, как у нас начальник морского училища, предшественник Епанчина контр-адмирал Римский-Корсаков.

Я спросил Жэена, не его ли отец был начальником Французского училища и был столь популярен среди моряков. — „Да это был мой отец. Откуда вы о нем знаете?“ — „Это не трудно, стоит прочесть воспоминания моряка о том времени“. Наша беседа перешла на системы морского образования и продолжалась еще около 20 мин., как будто мы не в первый раз в жизни виделись, а были старые знакомые, встретившиеся после долгой разлуки.

Жэен вышел в соседнее помещение, где я ему представил членов нашей комиссии, а он меня познакомил с председателем французской комиссии контр-адмиралом Bouis (Буи), сказав ему: „Вот вы были начальником Морского училища, командуя „Borda“, — адмирал Крылов отлично знает биографию моего отца, вы видите, что я с ним так заговорился, что заставил вас ждать. Адмирал 32 года состоит профессором Морской академии; вы будете иметь не раз случай беседовать о системах морского образования и узнать много интересного“.

Таким образом, сразу устанавливались более нежели хорошие отношения между комиссиями. Вскоре был подан паровой катер, и мы отправились для осмотра судов.

Ближайшим был „Корнилов“, бывший „Очаков“, старый крейсер; его осмотр продолжался недолго, ибо наша комиссия решила, что вести его в Черное море нет надобности, а надо продать на слом.

Следующий корабль был линкор „Генерал Алексеев“, первоначально „Император Александр III“. Я прежде всего обратил внимание адмирала Буи на силуэт корабля: четыре башни, все в одном уровне, две боевые рубки и две трубы, две мачты американского образца (точнее, образца Шухова, предложившего гораздо раньше такую конструкцию) с наблюдательными постами, и больше ничего, тогда как на французских линейных кораблях были построены целые замки и минареты — Беренс говорил: „стоит только в ту сторону выстрелить — не промахнешься“.

На „Александр III“ была еще одна особенность — броня была собрана не просто впритык, плита к плите, а на шпонках, сечением в двойной ласточкин хвост; для этого на броневом (Марнупольском) заводе был построен прочный и вполне точный шаблон той части борта корабля, к которому должна была прилегать броня, которая пригонялась таким образом вполне точно плита к плите, без малейших щелей и уступов, неизбежных при обычной установке.

Когда мы подошли к трапу, я просил адмирала Буи обратить внимание на сборку брони, не указывая, как она сделана. Корабль стоял уже в Бизерте шестой год, ни разу не

красился, так что вся краска и шпаклевка слезла и пригонка броневых плит была отчетливо видна. „C'est épatant à peine que je crois mes yeux“ (изумительно, я едва верю своим глазам).

Я предложил сперва произвести общий осмотр корабля, а следующий день посвятить детальному его осмотру, с целью определить, что надо сделать, чтобы обеспечить безопасность буксировки, имея наглядный пример броненосца „Magseau“, выкинутого на берег милях в 4—5 от Бизерты, вследствие неумелой буксировки.

Мне не зачем было обращать внимание адмирала Буи на особенности нашего корабля. Ему особенно понравилось расположение противоминной артиллерии из орудий 130-мм калибра, расположенных за бронированным бортом в башенно-подобных щитах, по два орудия в отдельных плутонгах, разделенных броневыми траверсами один от другого и от остальной палубы — продольной броневой же переборкой. Каждая пара орудий имела и свой патронный погреб под броневой палубой с непосредственной подачей патронов элеватором прямо к орудиям. На французских судах таких отдельных плутонгов не было, на многих даже не было ни траверзных, ни продольных переборок, так что в батарейной палубе хоть кавалерийское учение производи. Я обратил внимание адмирала и на наши снаряды, длиною 5,5 калибра, из которых некоторые лежали в кранцах. Привлекали его внимание и наши трехорудийные башни для орудий 12-дюймового калибра и снаряды к ним, длиною по 6 ф. 5 д., т. е. в рост довольно высокого человека, и некоторые другие детали. Я нарочно все время молчал и только отвечал на редкие вопросы адмирала. Когда мы сели на катер, то адмирал Буи мне сказал: „Amiral, c'est la première fois que je vois qu'est ce que c'est un cuirassé“ (адмирал, я в первый раз вижу, что такое броненосец).

Подробностям технического осмотра и подготовки линкора к буксировке по специальному их характеру здесь не место, как и составленному мною расчету самой буксировки на двух якорных канатах самого корабля.

Оставались еще яхта „Алмаз“, старый броненосец „Георгий Победоносец“, обращенный в блокфиф, старый минный крейсер „Сакен“ — все эти суда, по решению нашей комиссии, были предназначены в продажу на слом.

Кроме вышеперечисленных судов, оставалось еще 6 эсминцев и 4 подводных лодки типа „Голланд“.

Рядом со стоявшим крайним эсминцем, можно сказать, борт о борт стоял французский эсmineц того же возраста и того же водоизмещения (1350 т), как и наш.

Разница в боевых качествах была разительной, как то наглядно показывает следующая таблица.

Само собой разумеется, что адмирал Буи не мог не обратить внимания на столь явно заметную разницу в боевом

Сравнительная таблица вооружения наших и французских эсминцев

	на нашем	на французском
1°) Минных аппаратов тройных для мин 61 см диаметром	4	4
2°) Число мин в залпе	12	8
3°) Заряд мины	200 кг	100
4°) Полный заряд в залпе	2400 кг	800
5°) Число орудий	5	5
6°) Калибр орудий	105 мм	105
7°) Длина орудий в калибрах	62 кал.	30
8°) Длина снаряда	5.5 кал.	2,75

вооружении, что он выразил словами: „Vous avez des canons, nous avons des pétaires“ (у вас пушки, у нас пукалки). Нечего и говорить, что по дальности, настильности траектории и величине разрывного заряда наши пушки приближались к французской шестидюймовке.

„Каким образом, — спросил меня адмирал Буи, вы достигли такой разницы в вооружении эсминцев?“ — „Взгляните, адмирал, на палубу, кроме стрингера, в котором вся крепость, все остальное, представляющее как бы крышу, проржавело почти насквозь, трубы, их кожухи, рубки и т. п. — все изношено. Посмотрите на ваш эсминец, на нем все как новенькое, правда, наш миноносец шесть лет без ухода и без окраски, но не в этом главная суть. Ваш миноносец построен из обыкновенной стали и на нем взято расчетное напряжение в 7 кг на 1 мм², как будто это был бы коммерческий корабль, который должен служить не менее 24 лет. Наш построен целиком из стали высокого сопротивления, напряжение допущено в 12 кг и больше, — местами до 23 км/мм². Миноносец строится на 10—12 лет, ибо за это время он успевает настолько устареть, что не представляет более истинной боевой силы. Весь выигрыш в весе корпуса и употреблен на усиление боевого вооружения, и вы видите, что в артиллерийском бою наш миноносец разнесет вдребезги по меньшей мере четыре, т. е. дивизию ваших, раньше чем они приблизятся на дальность выстрела своих пукалок — „Comme c'est simple!“ (вот как это просто).

Адмирал Буи заинтересовался нашими компасами, дефлектором системы де Коллонга, картушкой Штемпеля, и я увидел, что теорию девиации компаса и вообще компасное дело он знает. Оказалось, что до назначения начальником Морского училища он в нем преподавал теорию девиации компаса, тогда я просил его принять на память о совместной работе компас с дефлектором де Коллонга и картушкой Штемпеля, а также великолепно изданную книгу Н. Н. Оглоблинского и гр. Ф. Ф. Ридигера „Руководство по девиации компаса“, оказавшуюся в штурманской рубке корабля.

Вскоре Л. Б. Красин был переведен из Лондона на пост полпреда в Париж. По докладу он одобрил работу комиссии и предложил мне представить ему соображения о буксировке и страховании линкора, а также о продаже судов на слом. По этому поводу я представил Л. Б. Красину подробный доклад, в котором предлагал через представителя фирмы Голланд, маркиза де Пассано, долгое время жившего в России, женатого на Е. М. Салтыковой (дочери Салтыкова-Щедрина) и лично известного Л. Б. Красину, пустить слух о продаже на слом бизертских судов, то же сделать через берлинское торгпредство среди германских, главным образом, бременских сломщиков, поручить мне с ними переговоры, не принимая никаких обязательств, а чтобы выведать цены, затем назначить предельные и поручить брокеру Kellocks в Лондоне устроить аукцион.

По вопросу о буксировке. После мировой войны США буксировали через Атлантический океан линейный корабль, у которого турбины вышли из строя, другим линейным кораблем. Эта буксировка описана в технических журналах, но такой способ в данном случае, по дипломатическим соображениям, отпадает. По тем же соображениям отпала и буксировка ледоколом „Ермак“, оставалась буксировка при посредстве частных фирм.

Таких фирм мировой известности было три: 1) германская Bergungs und Bugsig C^o; 2) английская Salvage and towing C^o и 3) голландская Wysmiller. Само собою разумеется, что германская фирма не могла быть допущена в один из главных французских портов на Средиземном море. После мировой войны Англия и Франция, можно сказать, косились друг на друга, по этим соображениям отпадала и английская фирма, — оставался только Wysmiller. Эта фирма владела мощными морскими буксирами и незадолго перед тем прибуксировала из Перта в Юмуйден (близ Амстердама) громадный, около 20 000 т пароход, лишившийся руля и винтов. Это свидетельствовало об опытности этой фирмы в морских буксировках.

Страховое дело теоретически я знал по расчетам и составлению проектов эмеритальных касс во всем, что касается страхования жизни, — практику же морского страхования я знал по работе в РОПит, а также в „Русском Ллоиде“, где я некоторое время был членом правления, после того как это общество было куплено норвежцем Фульдом.

Я доложил Л. Б. Красину, что застраховать наш линкор невозможно и бесполезно по следующим причинам: его первоначальная стоимость была 45 млн. руб. золотом, стоимость ремонта около 5 млн., так что для нас этот линкор стоит около 40 млн. руб. золотом, или кругло 4 млн. ф. ст. Его цена при продаже на слом около 25 000 ф. ст.

Страховать его в эту ничтожную сумму не имеет смысла; если его застраховать в 4 млн ф. ст. и он погибнет, то

страховые общества этой суммы платить не будут, под предлогом, что корабль, стоящий 25 000 ф. ст., застрахован был в 4 млн ф. ст. с явною целью его утопить. Это составляет особый вид преступления, именуемый по английским законам о торговом мореплавании и морском страховании „Scuttling“, караемым каторжными работами от 18 до 21 года. Дела подобного рода часто возникают, отчеты о них печатаются в *Lloyds Gazette*. Такое бы дело подняли и против нас, им лет десять, а то и больше, кормились бы адвокаты и мы едва ли бы его выиграли и заплатили бы противной стороне судебные и за ведение дела издержки, считая каждое выступление какой-нибудь знаменитости вроде *Simpson'a* по 1000 гиней (1050 ф. ст.), как было в деле „о непорочном зачатии“ леди *Russell*, родившей мальчика, оставаясь девой, что было формально установлено нотариальным актом.

Дело это стоило 80 000 ф. ст., к уплате которых был приговорен лорд *Russell*.

Замечательно, что такие дела вместе с бракоразводными разбираются тем же самым судьей, в том же самом помещении в *Lincoln's—inn* в Лондоне в *Admiralty and divorce division*, вероятно, потому, что на английском языке о корабле говорят *she*, как и о женщине.

Л. Б. Красин согласился, что страховать линкор нет необходимости. Но вся работа комиссии пропала зря — вмешались политики и дипломаты, так что наши суда и до сих пор 1 (14) октября 1941 г. ржавеют в Бизерте, если только эсминцы не проржавели насквозь и не затонули, как было с „Сакемом“ при осмотре его в 1924 г.

ГЛАВА XXI

ТРИДЦАТОЕ АВГУСТА. В СТАРЫЕ ГОДЫ В С.-ПЕТЕРБУРГЕ

Эти строки я пишу 12 сентября 1941 г. в г. Казани, и мне напомнили, что в этот день был праздник „святого, благоверного, великого князя Александра Невского“, который особенно почитался петербуржцами, устраивавшими целое гуляние на кладбище Александрo-Невской лавры. Я невольно припомнил один из этих дней уже в царствование Николая II.

Накануне объявилось во всех газетах на казенно канцелярском языке: „Государь император высочайше повелеть соизволил: в высокаторжественный день храмового праздника Александрo-Невской лавры „имеет быть“ отслужено молебствие с водосвятием и возглашением многолетия царствующему

дому. На молебствии присутствовать „обоего пола особам“, ко двору приездом имеющим, гвардии, армии и флота генералам и адмиралам и, по назначению их ближайших начальников, штаб- и обер-офицерам“.

Я был тогда обер-офицером и вместе с капитаном I-го ранга Н. Н. Азарьевым получил назначение присутствовать на молебствии. Съехались мы вместе в лавре и встретили старшего адъютанта Главного морского штаба капитана I-го ранга Хвостова, известного всему флоту под прозвищем „Ваничка Хвостов“. С Азарьевым он был одного выпуска, меня он знал по делам эмеритальной кассы, — „Вы здешние порядки знаете?“ — „Будем делать то же, что другие“. — „Вижу, что ничего не знаете. Вы меня держитесь и ни шагу не отступайте. В келии отца казначея были?“ — „Нет, не были“. — „Пойдемте, я вас проведу, пока в церкви обедню да молебен служат, мы перед завтраком у митрополита закладочку сделаем“.

Келья отца казначея оказалась целой квартирой в несколько комнат с залом, в котором стоял громадный стол, ломившийся от вин и закусок. По примеру Хвостова, подошли „под благословление“, — отец казначей предложил „червячка заморить чем бог послал“.

Зазвонили колокола, значит, обедня скоро кончится, и начнется молебен. Поблагодарили отца казначея, вышли к дорожке, ведущей из церкви в „покои“ митрополита, которым был Палладий. Хвостов сам стал и нас поставил близ входа в покои.

— „Процессия пойдет: сперва певчие, потом диакона, потом попы и иеромонахи, потом митрополит, за ним великие князья, министры, „обоего пола особы“, генерал-адъютанты; я за ними нырну — вы за мной, тогда попадем в первый зал, где будут великие князья и сам митрополит. Рыбный стол — какого нигде не видавали, вина — первый сорт, шампанское — настоящее Редерер; ну, во втором зале хорошо, но попроще, а в третьем — рыба хороша, а шипучее донское — не зевайте“.

В это время подходит какой-то чиновник, черный мундир обшит серебряным галуном, брюки с серебряным лампасом, треуголка с серебряным шитьем, ни дать, ни взять обер-факельщик на похоронах по первому разряду. Хвостов к нему: „Здравия желаю ваше превосходительство, как ваше здоровье, как здоровье ее превосходительства? — Ваше превосходительство ведь здесь все знаете и все вам доступно, покажите нам, где у монахов „девочки“ живут, говорят, прелесть какие красотки, целый гарем.“ Все это громко, так, что не только нам, но и всем достаточно близко стоящим было слышно. Чиновник от него так и отпрянул.

— „Знаете, это кто?, обер-секретарь святейшего синода, тысяч сто в год по бракоразводным делам „безгрешно“ зарабатывает“.

Нырнули мы за Хвостовым; попали в первый зал. Таких блюд, таких старых, в монастырских подвалах выдержанных вин, таких наливок, конечно, мы нигде не едали и не пивали.

Хвостова за легкомыслие и приверженность к женскому полу и прозвали, как сказано выше „Ваничка“, на этом он и сгорел.

Года через три был он произведен в генерал-майоры и назначен севастопольским градоначальником — пост, равный губернаторскому, кажется, мог-бы остепениться.

Был близ Севастополя какой-то женский монастырь, не то какая-то община. Приехал туда Ваничка, да и заведи с игуменьей или с директрисой, недостаточно разведав почву, такой же разговор, как с обер-секретарем святейшего синода. Игуменья или директриса обиделась и принесла формальную жалобу сразу двум министрам — морскому и внутренних дел, и полетел Ваничка не только из градоначальников, но и из службы.

ГЛАВА XXII

СЛУЖБА В НЕФТЕСИНДИКАТЕ. ПОСТРОЙКА ТАНКЕРОВ

Только что я вернулся в Лондон, получаю приглашение зайти в Rop (Russian Oil Products) рассмотреть и дать заключение о представленных проектах танкеров, т. е. судов для перевозки нефтяных продуктов наливом.

Представлены были проекты одного немецкого и одного французского заводов. Проекты были почти одинаковые, французский немного дешевле и условия кредита выгоднее. Избран был проект французского завода.

Захожу в кабинет к председателю Нефтесиндиката: — „Георгий Ипполитович, мне надо с вами по секрету переговорить, но то, что я вам сообщу, вы до поры до времени никому не говорите. Французы, по свойственному им легкомыслию и самонадеянности, упустили в своем проекте одно весьма существенное условие, надо с ними обменяться письмами, повторив все сообщенные Москвой технические условия, чтобы они подтвердили и обязались исполнить за обусловленную цену. После этого мы потребуем исполнения этого условия и получим даром, сохраняя грузместимость, увеличение грузоподъемности на 1200 т, а так как корабль расценивается по грузоподъемности, то мы на каждом корабле получим в сущности по 20 000 ф. ст. Дело состоит в следующем — в технических условиях сказано: „при полной нагрузке в 10 000 т бензина метацентрическая высота должна быть не более 1,20 м“ — французы придали в своем

проекте такие размеры кораблю, что метацентрическая высота выходит 2,30 — 2,50 м. Чтобы исполнить условие, им придется увеличить высоту борта у корабля, вследствие чего поднимется и грузовая марка, соответственно чему увеличится и грузоподъемность корабля, — чтобы сесть по марку, корабль может принять больше груза на 1200 т и при перевозке, например, керосина он может его грузить не 10 000 тонн, а 11 200 т как то позволяет объем грузовых помещений.

Председатель поручил мне составить упомянутое письмо, на которое он и получил ответ от французов.

Через день или два приехал главный инженер этой фирмы Роже для заключения договора, тогда я его спросил, обзвукется ли фирма выполнить все технические условия, указанные в ее письме. — „Само собою разумеется“ — отвечал Роже. — „Почему же придали кораблю такие размеры, при которых у него будет метацентрическая высота по крайней мере 2,30 м, а не 1,20 м? Вы взяли за прототип построенный у вас близкий по размерам танкер „St. Boniface“, будем считать, исходя от этого корабля, для которого в записке к вашему проекту приведены точные данные“. — „Считайте сами“. — „Видите, получается около 2,50 м.“ — „Ваша фамилия Крылов, имеете ли вы какое-либо отношение к тому Крылову, данную которым теорию качки нам приходилось изучать в кораблестроительном институте, после окончания политехнической школы?“. — „Это я сам.“ — „В таком случае я не спорю, у вас, наверное, все подготовлено, сообщите, какие надо внести изменения в наш проект?“

Показал я ему свою тетрадь, где был подготовлен ряд вариантов, выбирайте любой, можете взять тетрадь с собой, я нарочно все это написал по-французски. Дня через три в условленный час приходит Роже в Рор. — „Но при любом варианте получится избыток грузоподъемности около 1200 т“. — „Я его не требую, мне надо 1,20 метацентрической высоты, я ни на одном из этих вариантов не настаиваю, делайте иначе, тогда я, может быть, получу избыток грузоподъемности еще больше. Здесь вы имеете своеобразное применение вариационного исчисления, которое вам читали в Политехнической школе“. — „Да, но мы никогда не могли его понять.“ — „Я приеду к вам в Париж, и мы вместе переработаем проект, после того как я сговорюсь о некоторых конструктивных деталях с сэр Дж. Ишервудом, по измененной системе которого эти корабли будут строиться“.

К Ишервуду я пошел с В. П. Ивицким, заведующим техническим отделом Аркоса, к 10 ч. утра, пока Ишервуд еще на первом взводе. Приняв нас в своем кабинете, Ишервуд сразу запер дверь: „Корабельные инженеры — что вы пьете?“ — „На это мы ответили: „Все, кроме керосина и воды, в случае необходимости керосин, но не воду“, после чего стали пить превосходный портвейн и быстро сговорились о деле.

„Пьян да умен, два угодья в нем“ — гласит русская пословица. Таков был знаменитый кораблестроитель сэр Джозеф Ишервуд.

Председателем правления завода Chantiers Navals Français был корабельный инженер Dhôme, о котором я сказал несколько слов выше. Это был деловой человек, не гоняющийся за мелочами, быстро вникавший в суть дела, превосходный техник, так что с ним было приятно работать.

Его помощником и главным инженером был Роже, о котором сказано выше, он не обладал талантливостью Dhôme'a, но свое дело знал, иногда мелочил, но в общем был доброжелателен и добросовестен.

Заведующим центральным проектным бюро при правлении был опытный и хороший инженер Геру (Gueroult), охотно отступавший от рутины, когда видел, что это ведет к пользе дел и кораблей.

Заведующим техническим бюро на заводе был инженер Pâris (Пари), человек с большим практическим опытом, отнюдь не рутинер, — он напомнил мне П. А. Титова; он верил своему глазу и опыту больше, нежели формулам, взятым из справочников и руководств. Зато противоположность ему составлял инженер Сольнье (Saulnier), который абсолютно не обладал глазомером, про всякую мелочь говорил: „il faut calculer cela“ (надо высчитать), забывая, что эта мелочь, попадет в руки не соразмеряющие своей силы, которые, бывало, приносят хозяину какют-кампании стеклянную рюмку, которую они обтирали: „ваше благородие, у нее стоячек-то отвинтился“.

Заведующим верфью был инженер Буланже (Boulanger) из Политехнической школы. Он все время сидел в своем кабинете за какими-то отчетами и ведомостями. На постройке почти не бывал, а когда я его чуть что не силой затаскивал, то он ничего на корабле не видел, никакой неисправности, даже явной, заметить не мог и, как говорится, смотрел на корабль как корова на новые ворота. Я про него не раз разговаривал с Dhôme'ом: „Откуда вы такого идола взяли?“ — „А где вы хотите, чтобы я другого нашел, — у нас во время войны из 36 млн. населения два миллиона перебито, вы посмотрели бы на Роже, разве он такой был до войны, как теперь, после того как пуля вошла ему в ключицу и вышла у бедра. Вам хорошо говорить, вы из 200 млн. населения потеряли 3 млн. — это полтора процента населения, а мы потеряли шесть процентов“. — „Я вам могу рекомендовать выдающегося инженера во всех отношениях, бывшего директора-распорядителя Николаевских заводов инженера Н. И. Дмитриева. Он сейчас в Суассоне директором заводика, делающего радиаторы для парового и водяного отопления, которые он сам же устанавливает. Его приглашали в СССР, но почему-то не сошлись в условиях, он требовал большей самостоятельности, чем ему могли предоставить. Пусть он будет помощником Буланже по коммерческому судостроению, тогда Буланже

может спокойно сидеть за своими бумагами и ведомостями. Вызовите Дмитриева в Париж для переговоров. По-французски он говорит как француз, по-английски как англичанин, по-немецки как немец. Примерно, через две недели Дмитриев был принят на завод, и ему было поручено ведать коммерческим судостроением.

Одно время он мне писал, но с 1929 г. я потерял с ним связь и не знаю где он, его брат Александр Иванович, недавно скончавшийся знаменитый архитектор, с того же времени не имел о нем сведений.

Н. И. Дмитриева я знал с 1908 г., когда был главным инспектором кораблестроения. Как-то заходит ко мне Н. И., которого я тогда почти еще не знал, и подает громадную книгу (около 1200 стр.) „Судостроительные заводы“, — „Спасибо вам, я как раз об этой книге написал доклад совещанию по судостроению, — зайдите через неделю, чтобы узнать результат“.

Совещание по судостроению тогда должно было решать вопрос о командировке наших инженеров за границу для ознакомления с заграничными кораблестроительными заводами, а тут готовый труд, где все, что нужно, уже собрано, приведено в систему, критически оценено авторами Н. И. Дмитриевым и Колпычевым.

Доложил в ближайшем заседании отзыв и испрашиваю 7500 руб. каждому из авторов, ибо командировка стоила бы дороже, да и время заняла бы, по меньшей мере, полгода, и купить у них 300 экз. книги, которую и разослать нашим корабельным инженерам и инженер-механикам, служащим на наших заводах. Совещание по судостроению мое предложение одобрило.

Через несколько дней приходит Дмитриев узнать о результате. — „Николай Иванович, пройдите к Н. Т. Федотову, у него для вас есть талон“. Через несколько минут опять входит Дмитриев. — „Ваше превосходительство, Алексей Николаевич, да как же это, я никак не ожидал подобного отношения, ведь это целый капитал, ведь это пять лет моего жалованья и пр. и пр.“. — „Ничего, скоро будете больше получать. Хотите занять место инженера, заведующего судостроительным цехом? Сейчас оно вакантное, надо будет переоборудовать весь цех адмиралтейского завода. Жалованье 500 руб. в месяц, работа как раз по вас. Согласны — так я доложу товарищу министра, в ближайшие дни ждите назначения“.

Это было начало замечательной и блестящей заводской деятельности Дмитриева, который после этого стал относиться ко мне как к отцу. Прошло после этого девять лет. Н. И. Дмитриев был директором-распорядителем Николаевских заводов, имел собственный дом по Кадетской линии Васильевского острова, был членом правления многих других предприятий и пр.

Приехал он в январе 1917 г. в Питер на несколько дней, пригласил к себе своих приятелей, в том числе и меня, обедать, а мне предстояло к 8 ч. вечера быть на заседании комиссии естественных производительных сил при Академии Наук. Председательствовал А. Е. Ферсман, ученый секретарь комиссии, пока профессор и член Горного совета тайный советник Богданович делал доклад „О месторождениях вольфрама“, который есть в Туркестане и на Алтае. Для изучения туркестанских руд надо снарядить туда экспедицию, испросив на нее 500 руб. Про вольфрам же на Алтае он промолчал. — „Кому угодно высказаться по поводу доклада Карла Ивановича?“ — спросил Ферсман. — Я попросил слова: „Насчет Туркестанских рудников дело обстоит весьма просто — вот 500 руб.; — и, вынув бумажку с портретом Петра, передаю ее Ферсману. — С Алтаем дело сложнее, К. И. не указал, что рудники находятся на землях великих князей Владимировичей. Вольфрам — это быстро-режущая сталь, т. е. более чем удвоение выделки шрапнелей. Если где уместна реквизиция или экспроприация, то именно здесь: — не будет шрапнелей это значит проигрыш войны, а тогда не только Владимировичи, но и вся династия „к чертовой матери полетит“. Именно так и было мною сказано. Карл Иванович не знал куда деться, Ферсман перешел к следующему вопросу, не углубляя предыдущего.

Я оказался пророком — месяца не прошло, как династия Готторп-Романовых полетела.

Город Саеп был основан Вильгельмом Завоевателем около 1100 г. Вильгельм построил здесь громадный готический собор, постройка которого продолжалась только восемь лет, тогда как другие соборы, даже меньших размеров, строились в продолжение 200—300 и даже 800 лет, как собор в Кельне.

Отсюда Вильгельм и пошел на завоевание Англии со своим флотом. Стоило несколько присмотреться к местности, чтобы понять гениальную стратегию Вильгельма. Здесь впадает река Орн, на которой расположен г. Кан, примерно, в 15 км от впадения, на всем этом протяжении река, шириною около 70 м и глубиною (теперь) около 10 м, течет долиной, расположенной между возвышенностями около 60 м по обоим берегам, при ширине долины около 2 км. Плес реки прямой, при впадении бара нет, а если и есть, то достаточно глубокий для тогдашних судов. Еще и теперь сохранились по долине и возвышенностям перелески, по которым можно судить, что во времена Вильгельма здесь был дремучий дубовый лес, подходивший вплотную к реке. Здесь Вильгельм мог скрытно построить целый флот, скрытно посадить на него свою армию и при попутном южном ветре пересечь за одну ночь 100 миль, отделявшие его от прекрасной бухты, на которой теперь расположен г. Саузгемптон, посадить здесь армию

и вступить в тот бой, которым была решена участь Англии.

Пока Вильгельм воевал, его жена, королева, кажется, Бланш, вышивала со своими придворными дамами тот знаменитый узкий и длинный ковер, который огибает изнутри стену собора в г. Вауеих. На этом ковре изображен поход Вильгельма и та комета, которая получила впоследствии имя Галлея. Ковер королевы Бланш дал Галлею время прохождения кометы вблизи солнца и земли, значит, в связи с другими ее прохождениями, период кометы, зная который, Галлей определил и все ее эллиптические элементы.

Механизмы, Дизели системы Зульцера строились для одного из судов в С. Дени близ Парижа на заводе Зульцера, для другого — в Нанте на заводе Chantiers de la Loire. Директором этого завода был М. Rainvin. Перед заказом на этот завод приехала техническая комиссия Нефтесиндиката. После осмотра громадного завода, директор пригласил наших и некоторых своих инженеров в заводскую столовую, к обеду, на котором и зашел разговор на технические и общие темы. Я тогда спросил директора:

„Был математик Rainvin, известный, главным образом, по своему трактату по аналитической геометрии. Этот трактат литографирован, если бы его напечатать, он составил бы шесть больших томов. Трудно себе вообразить то богатство материала, которое содержит это сочинение“. — „Математик Rainvin — это мой отец, — перебил меня директор.

Оказалось, что инженеры завода, хотя и слышали о математике Rainvin, но никто не видал его громадного труда, и все были удивлены, когда я упомянул о некоторых его особенностях. — „Неужели вы это сочинение прочли?“ — спросил меня один из инженеров. — „Конечно, нет, но я с ним достаточно ознакомился, чтобы им пользоваться как справочником. В книге вы большею частью не находите в готовом виде то, что вам надо, а у Rainvin все есть и даже более“.

Другую тему для разговоров подал главный инженер завода Petit. Накануне его жена подарила ему шестнадцатого (sic!) ребенка; само собою разумеется, его поздравляли, пили за здоровье матери и новорожденного и т. д. Разошлись за полночь, а к утру наша комиссия вернулась в Париж.

Но это еще не все, что строилось для СССР во Франции: как уже сказано, в Летре были „Кереть“, „Кемь“, близ Парижа в Аржантейле строился быстроходный (50 узлов) катер, доставлявший больше хлопот, чем большие корабли.

Итак, под моим наблюдением строились в 1925 — 1927 г.г. два танкера в Кан, два мотора для них в С. Дени, два мотора для них в Нанте, два лесовоза в Летре, катер (50 узлов) в Аржантейле.

Если взглянуть на карту, то покажется, что Кан и Нант

близко друг к другу, — стоит только пересечь Бретань; но никто так не ездит, надо ехать Нант — Париж; Париж — Кан. На этом кружном пути вы попадете в прямые поезда, а на „прямом“ пути Нант — Кан у вас будет не менее восьми пересадок с ожиданием по несколько часов при каждой, и выйдет по русской пословице: „далеко ли отсюда до Ивановки?“ — „Дорогой-то полчаса, а напрямиком-то два“.

В Морском училище я учился военно-морской истории по книге Е. В. Березина, эпиграфом этой книги было изречение: „Успехи морских войн готовятся в мирное время“. Березин мог бы смело выпустить слово „морских“. Описанное железнодорожное хозяйство не служило ли одной из причин поражений французских армий. Мне много приходилось ездить по железным дорогам в Германии, — поезд ни разу не опоздал. За три года непрерывного пребывания во Франции мне пришлось около 120 раз ездить в Кан и обратно в Париж. Из Парижа в Кан поезд приходил точно по расписанию, но из Кан в Париж почти каждый раз с опозданием на 45 или 50 мин. Причины я узнать не мог.

В феврале 1926 г. получил я из Москвы телеграмму, которой мне предписывалось поставить на ремонт суда „Азнефть“ и „Грознефть“, прибывающие в Гамбург. Эти суда были перестроены из легких крейсеров, которые строились на Путиловском заводе. Вместо котлов и турбин на них были поставлены дизели, которые и давали им ход 8 1/2 — 9 узлов при тихой погоде, работать они должны были на линии Батум — Порт Саид и Батум — Александрия, их и отправили из Ленинграда в Черное море. Лед был тяжелый, и получили они повреждения, для исправления которых и зашли в Гамбург.

Наивыгоднейшие условия ремонта: 0,75 германской марки за 1 кг, выправить лист и поставить вновь на место и 1,15 — заменить новым, смотря по требованию заказчика, предложил завод „Deutsche Werke“ в Киле.

По осмотре в доке оказалось, что все листы пояса по ватерлинии надо заменить новыми, тогда как на плаву казалось, что около половины их можно выправить. Продолжительность ремонта была оговорена в 18 дней.

Завод просил прибавить три дня ввиду изменившегося против первоначального предположения требования. Я на это согласился.

Директор завода герр Леффлер при мне начал переговоры по телефону с железопрокатным заводом в Хемнице, около 600 км от Киле.

— „Хемниц?“ — „Да, Хемниц“. — „№ 12 — 45. Миллер, это вы? Есть у вас болванки судостроительной стали для листов 2 на 12 м? Катайте листы 12,5 мм, и когда будет партия готова, грузите, прицепляйте к скорому пассажирскому поезду и отправляйте мне. Уплата как обыкновенно“.

Это было во вторник утром, в четверг в полдень на завод

пришла первая партия из 8 листов, в полдень в субботу весь материал был на заводе „Deutsche Werke“ в Киле, не только для замены поврежденных листов, но и для боковых килей, которые я поставил в 80 см высоту.

Ремонт был окончен в срок.

До своего назначения в Киль Леффлер был директором завода в Бремене, на котором производился слом судов, купленных для обращения в лом металла. Суда были по преимуществу военные: английские, французские, наши русские „Громобой“, „Россия“ и, наконец, два крейсера типа „Измаил“. Леффлеру был дан приказ сообщать техническому комитету в Берлин о всех случаях, когда он заметит какие-либо особенности в конструкции судов.

Леффлер производил слом судов без ввода в док. Он начинал резку с кормы наклонными слоями, судно постепенно садилось носом, он давал ему сесть по главную палубу, после чего срезал палубу и сколько можно носовой части, и опять продолжал наклонно срезать с кормовой и средней части, пока в носу оставалась часть весом меньше 150 т, которую он поднимал с воды краном и клал на берег. Со всех стадий этого процесса у него были сняты весьма поучительные фотографии, показывающие поперечные разрезы корабля. Берлинское адмиралтейство его не раз запрашивало и даже вызывало для объяснений, почему он ничего не сообщает. „Нет ничего особенного“.

Наконец, начал он сломку „Бородина“, довел ее до половины, так что получил полный косой разрез корабля, и телеграфировал: „Теперь есть нечто совершенно особенное“. Приехал в Бремен весь технический комитет, велел ему от всех связей взять планки, испытать их механические качества и произвести химический анализ, снять, где надо (например, килевой балки, продольных стрингеров и пр.) фотографии в крупном масштабе и т. д. Он мне показал множество таких фотографий, а также громадную витрину планок с обозначением, откуда взята планка, какие ее механические качества и какой химический анализ. Таких подробных и обстоятельных сведений об этих судах даже у нас не было.

Технический комитет пробыл в Бремене, занимаясь подробнейшим осмотром, около 10 дней.

Поставив „Азнефть“ и „Грознефть“ на ремонт, я уехал во Францию к своим постройкам. Недели через две получаю телеграмму: „Просим приехать, замечена течь, Ллойд не обращает внимания. Азнефть. Капитан“.

Визы я имел постоянные. Приезжаю. Осматриваю корабль, стоящий у стенки завода. „Покажите течь“. — „Надо со шлюпки осмотреть с другого борта“. Оказывается, слезинка в одном месте по стыку броневых поясов, которого и не трогали. Стер я слезинку пальцем — „вот течи и нет“. — „Через полчаса опять будет“.

Вышел я на палубу и говорю капитану: „Если будет такая течь, то зовите доктора по венерическим болезням, а не инженера за 1000 км“.

„Немедленно кончайте все расчеты с берегом, завтра с утра уничтожьте девиацию, пользуясь створными знаками и пойдете по назначению в Батум. Счастливого плавания“.

Года через два пришлось мне опять иметь дело с этими судами. В Средиземном море бывает весьма крупная волна (до 200 м длины и до 8 м высоты). Встретила такую крупную зыбь, кажется, „Азнефть“, и обнаружилась некоторая слабость корпуса (стали вываливаться свинцовые прокладки, загнанные между стыками листов броневое пояса). Я был тогда постоянным консультантом по кораблестроению при правлении Нефтьсиндиката, мне и было поручено устранить этот недостаток.

Я решил привлечь броневой (37 мм) пояс к полному участию в крепости корабля, положив на три ряда заклепок дюймовые планки как снаружи по броневому поясу, так и изнутри по основной обшивке корабля. Но было бы неправильно усиливать только верхний пояс, этим напряжение передавалось бы в значительной мере и на днищевые пояса, поэтому и их я усилил надлежащим образом.

Все это было сделано по моим личным указаниям в Севастополе, где я провел тогда около шести недель.

Но это было не все. Как указано выше, установленные на эти суда дизели предназначались для подводных лодок, где важен каждый килограмм веса. „Азнефть“ и „Грознефть“ имели избыточный надводный борт, поэтому небольшое увеличение веса не имело для них значения. Я и предложил заменить лопавшиеся рубашки цилиндров новыми, в полтора и, где надо, в два раза более толстыми, изменив и профиль их. Аварии прекратились.

Служба в Нефтьсиндикате продолжалась, пока весь его флот наличных судов не был передан в Совторгфлот (1930 г.).

ГЛАВА XXIII

СЛУЖБА В ВОЕННО-МОРСКОЙ АКАДЕМИИ И В АКАДЕМИИ НАУК

По возвращении из-за границы, с января 1928 г. я вновь начал читать курс „Теории корабля“ и „Дифференциального и интегрального исчисления“ слушателям кораблестроительного отдела Военно-морской академии, продолжая в то же время состоять директором Физико-математического инсти-

туда Академии Наук. Но годы брали уже свое. Сперва я передал чтение лекций „Теории корабля“ В. Г. Власову, а себе оставил только чтение лекций по математике и механике на факультете оружия адъютантом академии, т. е. окончившим полный курс и оставленным при ней для приготовления к профессуре. Комплект таких хорошо подготовленных слушателей для факультета оружия состоял из пяти человек, поэтому, не будучи стеснен программой, я стал читать им особенный курс, приспособленный к надобностям их специальностей.

Вступительную лекцию к этому курсу я начал так: „В старые годы в офицерских классах морского корпуса математику читал академик Мих. Вас. Остроградский (скончался 1 января 1861 г.). Он говаривал своим слушателям: „математику на 12 баллов знает один господь бог, я ее знаю на 10 баллов, а вы все на нуль“.

„Мы не последуем за великим ученым, всеведущему богу математика не нужна, и по Остроградскому я ее также знаю на нуль, но я сорок пять лет занимаюсь разными вопросами техники морского дела, требующими приложения математики. За эти сорок пять лет некоторые отделы математики и теоретической механики приходилось прилагать чуть что не ежедневно, другие — раз в месяц, третьи — раз в год и, наконец, были и такие, которые мне понадобились один раз в сорок пять лет“.

„Представьте себе, я стал бы читать все эти отделы, и вот вам что-нибудь из этих отделов понадобилось через 37 лет, поверьте, что вы к тому времени так это забудете, что вам придется это как бы вновь выучить, прежде чем прилагать. Надо вам показать, как это делать“.

„Хотя вы и готовитесь быть профессорами в нашей академии, но вы и теперь и в будущем будете работать над практическим делом, которое всегда требует не столько общих рассуждений, а конкретного ответа, значит, прежде всего надо уметь производить численное вычисление быстро и верно“.

„Численные вычисления вам понадобятся каждый день, поэтому методы их производства и должны быть усвоены в первую голову“.

„В общем курсе вы изучали ряды и их общие свойства, но вы не имели практики в применении их к вычислениям с точки зрения быстрого и верного, с требуемой степенью точности получения, результата“.

„Вы мне не поверите, что в точнейшей из наблюдательных наук астрономии нет ни единой точной формулы, всегда пользуются приближенными формулами и получают результат с требуемой степенью точности не только быстрее, но, если можно так выразиться, „вернее“, нежели по точной формуле. Вот этим и придется пополнить то, что вы знаете о рядах; в практике с этим вы будете встречаться раз в неделю“.

„Вам часто придется пользоваться интегральным исчислением и притом обеими его частями, т. е. интегрированием функций и интегрированием дифференциальных уравнений, но опять с иной точки зрения, нежели преподано в общем курсе.

„Вы видели, сколь ограничено число классов тех функций, интегралы от которых выражаются в конечном виде. В практике вы этих функций почти не будете встречать, спрашивается, как же быть. Еще меньше классов дифференциальных уравнений, интегрируемых в конечном виде, несколько больше таких, которые интегрируются в квадратурах, как же быть во множестве тех случаев, когда уравнение ни к одному из этих классов не подходит“.

„В „теории лафетов“ генерала Яacob'a вы найдете такое место: составил он дифференциальное уравнение, определяющее нужную ему неизвестную, и пишет: „intègre qui pouira“ (интегрируй кто может). Надо будет вам показать, как интегрировать с требуемую степенью точности любое обыкновенное дифференциальное уравнение—это вам будет встречаться, по крайней мере, раз в месяц, а то и чаще.“

„Раз в год будут вам встречаться обыкновенные дифференциальные уравнения, в которых требуется удовлетворить не только заданным начальным, но и заданным граничным условиям, мы постараемся пояснить и этот вопрос“.

„Совершенно подобный же характер постараемся придать и курсу „Теоретической механики“.

Два раза я провел такой курс, слушатели, повидимому, остались довольны. Многие вопросы этого курса вошли в изданные Академией Наук „Лекции о приближенных вычислениях“ (Изд. Академии Наук, 1933, 540 стр. 8°).

В 1938 г. мне минуло 75 лет. Советское правительство удостоило меня награждением орденом Ленина—высшая награда СССР.

Морская академия устроила в мою честь торжественное заседание, на которое прибыли, чтобы меня почтить, представители: Академии Наук, Ленинградского государственного университета, Ленинградского кораблестроительного института и множество других научных, научно-технических учреждений и институтов, заводов, частных лиц, моих бывших учеников.

Годы брали свое, мне становилось трудно читать систематический курс лекций в Морской академии, и эти курсы я оставил, а лишь раза два в год читаю предварительно написанное сообщение по какому-нибудь научному или научно-практическому вопросу.

Но я деятельно участвую своими статьями в „Известиях Морской академии“ и в „Морском сборнике“, а также в изданиях Академии Наук, вернувшись к компасному делу, с которого я начал свою работу для флота.

За эти работы: „Основания теории девиации компаса“, „О теории гирокомпаса Аншютца, изложенной проф. Геккелером“, „Возмущения показаний компаса, происходящее от качки корабля на волнении“ я был удостоен Сталинской премии 1 степени.

Теперь мне 79 лет, работать у письменного стола я еще могу, тому может служить свидетельством эта книга, написанная мною за время от 20 августа по 15 сентября 1941 г. здесь, в Казани.

ГЛАВА XXIV

ЗНАКОМСТВА И ВСТРЕЧИ. ПАВЕЛ ДМИТРИЕВИЧ КУЗМИНСКИЙ И СЭР В. В. ЗАХАРОВ

С Павлом Дмитриевичем Кузминским я познакомился в 1886 г. в Техническом Обществе, где он вел войну с секретарем В. И. Срезневским. Началась эта война с записи Кузминского в книге общества: „С. с.¹ Срезневский тогда-то учинил то-то“... Срезневский обиделся, книгу заявлений убрали, тогда Кузминский вновь вклеил свое заявление, добавив, что у него 50 штук готово, и он будет их клеивать. Пришлось оставить. Затем вмешался в дело генерал Филиппенко, написавший фельетон под заглавием: „Где тайна, туда зови прокурора“. В этом фельетоне рассказывались разные мелкие „художества“ В. И. Срезневского, между прочим, такое, что Срезневский делает для одной фирмы фотопластинки и печатает: „Пластинки фирмы Х, изготавливаются под наблюдением магистра В. И. Срезневского“. Филиппенко спрашивает, почему Срезневский не печатает своего полного ученого звания — „магистра русской словесности“, а то могут подумать: магистра химии, магистра физики, магистра фармации, и отдать этим пластинкам предпочтение. Кузминский и этот фельетон вклеил в книгу заявлений.

Был некий полковник Козлов, придумал он „цифрарь диаграммометр“—аппарат для измерения и суммирования диаграмм. Срезневский что-то придрался к этому прибору, и „фуражка полковника Козлова коснулась лица с. с. Срезневского“ в прихожей Соляного городка. Это Кузминский принял за начало счета времени и начинал свои заявления так: „В 187-й день после того как фуражка полковника Козлова коснулась лица с. с. Срезневского“...

Затем последовал двухлетний промежуток, заявлений не

¹ Буквы с. с. означают „статский советник“ (выноска П. Д. К.).

было, оказалось, что Кузминский получил место в Болгарии главного механика болгарского флота и уехал в Болгарию, где и пробыл два года. Но вскоре император Александр III за что-то предложил болгарскому князю Александру Батенбергскому оставить престол в Софии. Болгария объявила себя республикой, и стал премьером или президентом Стамбулов, который предложил всем русским офицерам в 3-х дневный срок оставить Болгарию. На это Александр III объявил, что кто из русских в указанный срок не явится, тот будет лишен русского подданства.

Кузминский был в море — испытывал какой-то пароход. Радио тогда не было, состоявшихся повелений он не знал, и когда вернулся, то оказался лишенным и болгарского и русского подданства. Тогда он объявил себя „самостоятельной державой“, „Павлом Первым единственным“ и поселился на каком-то острове на Дунае.

Островок этот разделялся мелководным проливом на две части — одна болгарская, другая румынская; ловит его болгарская полиция, — он перебегает на румынскую часть; ловит румынская, — он перебегает на болгарскую. Так же поступал он с хлебом, провизией, дровами и пр. Ночевал то у румын, то у болгар, и это продолжалось 8 месяцев, наконец, обратился к Александру III с прошением о принятии его вновь в русское подданство, что было ему разрешено. Он был принят на службу на Балтийский завод библиотекарем.

После этого опять стали появляться его заявления в книге Технического общества.

Делал Кузминский и серьезные сообщения в Обществе, как, например, „О динамометре“, которым измеряется упорное давление винта и скручивающий момент, причем автоматически исключается трение. Этот динамометр был на мощность до 10 л. с. при 200—300 оборотах и был случайно приобретен профессором Г. Е. Павленко для музея Ленинградского кораблестроительного института.

Кроме того, Кузминский делал сообщения: „О форме винта“, „О турбине“, „О газо-паро-роде и пр.“ — все эти сообщения были напечатаны или в „Морском сборнике“ или же в „Записках Русского технического общества“.

В 1896 г., как указано выше, скончался М. И. Кази. Это было в июле в самый жар. Ковалевский и Кази были приглашены обедать к Баранову, бывшему тогда генерал-губернатором. Обед был с целью примирения первых двух сановников с генерал-губернатором. Баранов был болен, поэтому обед был сервирован в его спальне, он лежал в постели и почти ничего не ел.

После обеда у Ковалевского была сильнейшая рвота и понос, а Кази как более слабый умер в ту же ночь, причем ему были впрыснуты всякого рода жидкости, предохраняющие от гниения.

Уже было сказано, как об этом Ладыженский, помощник Кази, рассказывал товарищу министра финансов Романову при Кузминском, который решил, что Баранов отравил Кази.

У Кузминского дело не стояло, он тотчас же отправил телеграмму в Нижний: „Покайтесь вы отравили Кази“, и как сказано выше, в день смерти Кази повторил ее. (Я имел затем на несколько дней весь архив Кузминского, там все эти телеграммы были с расписками, впоследствии этот архив был передан его брату Г. Д. Кузминскому).

Баранов умер раньше Кузминского, чем бы все это кончилось—неизвестно.

После смерти Кази Кузминский был с Балтийского завода уволен и жил на Малом проспекте В. О., делая газо-паровую турбину на 1000 руб., ему для этой цели отпущенных, причем он этим деньгам вел отдельный счет, и их у него осталось около 300 руб. Жил же он на пенсию в 41 руб. в месяц. Из этих денег он ухитрялся благотворить, и его провожали в могилу тысячи человек, более бедных, нежели он.

Умер П. Д. Кузминский в мае 1900 г.

Если П. Д. Кузминский был в полном смысле бессеребrenник, то сэр Базиль Захаров был одним из самых богатых людей в Европе. Судьба меня столкнула с ним впервые в 1905 г. при заказе ему крейера „Рюрик“.

Я заведывал тогда Опытным бассейном. Как-то подкатил к бассейну роскошный автомобиль, вышли из него молодой человек, красавица дама и пожилой человек. Это были: супруги Виккерс и Б. Захаров, которые желали видеть бассейн и испытания модели проекта „Рюрик“.

Показал я им испытание модели, опыт опрокидывания броненосца „Петропавловск“ и весь бассейн, получил приглашение на завтрак, и они уехали.

Состоялся заказ крейсера, постройка его и пр., как указано выше, наконец, испытания, после которых опять появился Б. Захаров, отдавший распоряжение, чтобы мои требования исполнялись беспрекословно.

Тогда я стал собирать сведения, кто такой Базиль Захаров и как он нажил столько, что стал миллиардером.

Был в 40-х годах профессор астрономии в Московском университете Василий Захаров; уехал он в Турцию, там женился, в 1848 г. не вернулся и стал „левантинцем“, проживающим постоянно в Смирне. Его сын Василий Васильевич Захаров и есть то лицо, о котором идет речь.

Дал он своему сыну отличное образование во Франции, где он окончил как среднюю школу, так высшую *École centrale des Arts et Metiers*. Получил место на заводе Виккерса производителем работ в чертежной. Здесь заведующий чертежной обратил внимание, что чертежник он был не важный, но коммерсант первостатейный, поэтому зав. чертежной посове-

товал отправить его в Америку, где и южане и северяне должны были большие средства и не платили.

Базиль получил все полностью и с тех и с других. Это обратило на него внимание главы фирмы.

В это время в Испании шла междоусобица между королевой Изабеллой и доном Карлосом. Базиль был послан в Испанию, но здесь он предварительно выговорил себе, что если он получит заказ, то со всех заказов на континенте 5% будет причитаться ему.

В Испании в то время поезда ходили вроде как у нас во время гражданской войны, то идет, то стоит неизвестно почему. Заметил Базиль весьма красивую молодую даму, оказал ей какую-то услугу или ряд услуг, так что, подъезжая к Мадриду, она его спросила, зачем он едет туда. Базиль сказал, что у него будут дела с военным министром. Дама дала ему свою карточку и сказала: „Я Маркиза Марчена, жена военного министра. Я его предупрежу, завтра приходите в военное министерство, он вас примет“.

Пришел Базиль на завтра, и в один день все дело было сделано.

Стал он у Виккерса начальником коммерческой части. Тут началась франко-прусская война. Деньги полились Виккерсу рекой, а значит, и Базилю. К тому же маркиз Марчена сошел с ума и был заключен на лечение в какой-то замок, где и умер лет через сорок. С момента этого заключения Базиль вступил в открытую связь с маркизой де Марчена, прижил с нею трех дочерей, а после смерти ее мужа на ней женился, но в браке они прожили недолго. Маркиза умерла раньше Базилия.

После франко-прусской войны Базиль купил имение в департаменте Somme, лучшее во Франции (14.000 га) и с тех пор прикупал все, что прилегал к его границам, так что к 1910 г. у него было уже в одной меже 31000 га.

Здесь тогда был великолепный парк десяти в 100, в нем речка, загороженная сетками, и в ней ручные карпы, большой замок и пр.

Я бывал в этом имении, так как Базиль взял с меня слово, что всякий раз, как я буду во Франции, я его навещу.

Это имение давало ему в год 3 млн. франков дохода, ибо он с момента покупки и до мировой войны, когда все было разорено, держал одинаковую арендную плату по 105 фр. в год за гектар, поэтому года эдакие два до срока арендаторы приходили в контр у возобновлять аренду. Что было после мировой войны—я не знаю, ибо Захаров купил какой-то замок на берегу Луары.

Вот некоторые из его коммерческих дел. Аргентина задолжала 268 млн. фр. французским банкам по срочным векселям, по которым платежи должны были быть произведены золотом. Это золото было погружено на пароход и отправлено

в Гавр, а с пароходом что-то случилось, и он зашел в Бордо. Выходило, что векселя будут протестованы. Аргентина обратилась телеграммой к Базилью, чтобы он выручил из беды, имея в своем распоряжении одно только утро. Базиль выручил, сколько взял — не говорил.

В 1910 г. была выставка в Брюсселе, на ней участвовал и Базиль, выставив золотой сервиз Людовика XIV, который он купил с аукциона, заплатив 7 млн. фр. На ночь все убиралось в сейф.

На выставке произошел большой пожар, дня три после того разбирали обломки. Сейф обгорел снаружи, но весь сервиз оказался цел.

В 1910 г. Базиль обратил внимание, что в центре Парижа, против дворца Тюльери, находятся развалины сожженных коммунарами зданий Cours des Comptes и Legion d'honneur. Послал своего секретаря узнать. Оказалось, принадлежат министерству государственных имуществ (Ministère des Domaines)—цена 15 млн. фр. Базиль велел купить. Через месяц продал Орлеанской дороге за 30 млн. фр., так он по крайней мере рассказывал.

Двадцать лет Оксфордский университет занимался переводом библии на английский язык. Дело подходило к концу. Корректуру держал сам ректор университета. Оставался последний лист.

Заранее еще был зафрахтован пароход, на нем оборудована типография, переплетная и пр., стоял он на якоре в одной из гаваней Ирландского моря, с полным числом мастеров, наборщиков, переплетчиков и пр.

Наконец, последний лист был выкраден, доставлен на пароход, который тотчас же снялся с якоря и пошел в США, где Оксфордская библия и появилась раньше, чем в Оксфорде.

Базиль не говорил, что он участвовал в этом деле, но по всему было видно, что дело без него не обошлось.

Во время мировой войны Базиль был уже фактическим владельцем фирмы Виккерс, имея более половины шеро этой фирмы. Заказы были грандиозны, шеры поднялись и поднимались, видно было, что Германия будет разбита. Захаров свой пакет шеро заблаговременно продал по высокой цене, а после по дешевой цене опять скупил. Сколько он при этом нажил — не говорил.

Базиль сделал какое-то грандиозное пожертвование на войну и получил один из 20 орденов св. Михаила и стал сэром.

Затем он купил казино в Монако и мог играть в рулетку без проигрыша. Здесь он и умер, кажется, в 1935 г., в глубокой старости.

Sic transit gloria mundi.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I. Раннее детство	5
Глава II. Собаки	12
Глава III. Соседи	18
Глава IV. Теплый стан, Сеченовы и Филатов	25
Глава V. Школьные годы	31
Глава VI. Работы по девиации компаса	53
Глава VII. Кораблестроительный стаж на Франко-русском заводе. Морская Академия	57
Глава VIII. Степан Карлович Джевецкий	65
Глава IX. Военно-морская академия	77
Глава X. Преподавательская деятельность	81
Глава XI. Служба в Опытном бассейне	92
Глава XII. Назначение меня главным инспектором кораблестроения. Назначение меня и. д. председателя Морского технического комитета и деятельность в этих должностях	101
Глава XIII. Научная и профессорская деятельность в Военно-морской академии. Консультантство	143
Глава XIV. Русское общество пароходства и торговли (РОПиТ)	147
Глава XV. Заказ металлическому заводу установок для 6-дюймовых пушек береговой обороны	148
Глава XVI. Цистерны Фрама. Экспедиция на пароходе „Метеор“	150
Глава XVII. Мировая война	160
Глава XVIII. Мировая война. Избрание в действительные члены Академии Наук. Назначение директором Главной физической обсерватории	172
Глава XIX. Командировка за границу	182
Глава XX. Служба в Российской железнодорожной миссии	195
Глава XXI. Тридцатое августа в старые годы в С.-Петербурге.	201
Глава XXII. Служба в Нефтеиндикате. Постройка танкеров	223
Глава XXIII. Служба в Военно-морской академии и в Академии Наук	231
Глава XXIV. Знакомства и встречи. Павел Дмитриевич Кузминский и сэр В. В. Захаров	234

Редактор издательства Ц. М. Подгорниенская.
Подписано к печати 12/V-1942 г. ПФ 1313. 15 п. л. 14,5 уч.-изд. л. Тираж 20000 экз.
Цена 10 руб. Зак. 061.

Татполиграф при НКМП ТАССР. Казань, ул. Миславского, 9.

Цена 10 руб.