



# ПЯТЫЙ ГЛАВА

Сразу же после того, как было опубликовано постановление февральского Пленума ЦК КПСС «О дальнейшем совершенствовании организаций управления промышленностью и строительством», я выехал на Ижорский завод.

Ижорцы сообщали мне некоторые факты. Требовалось проверить и документально подтвердить эти факты в Министерстве судостроительной промышленности.

## ДЕЛО СТАНОВИТСЯ

### ЗАГАДОЧНЫМ

В инспекции министерства мне охотно предоставили возможность ознакомиться со всеми материалами, интересовавшими меня. Сделав нужные выписки, я позвонил Михайлову, начальнику одного из московских центральных конструкторских бюро (их скромно называют ЦБ), попросил разрешения заехать.

И вот я у Михайлова. Ему, видимо, не впервые разговаривать с корреспондентами. У него солидный директорский стаж.

— Рад познакомиться, — говорит Михайлов. — Интересуетесь нашей машиной?

На стуле, прищурившись к окну, расположена длинная, в застекленной раме, фотография продольного разреза машины, которая строится по чертежам ЦБ.

Михайлов любезен. Пожалуйста, он готов объяснить принципы конструкции. Я, однако, приступаю прямо к делу.

— Алексей Михаевич, у меня к вам несколько иной вопрос...

— Пожалуйста, Бакай?

— Что вы думаете о перееоде вашего брата на Ижорский завод в Колпино?

Науза. Мой собеседник не меняется в лице.

— А почему я должен об этом знать?

— Алексей Михаевич, как же? Ведь этот вопрос давно уже стоит.

— Не знаю. Со мной об этом никто не разговаривал.

— Странно. Ничего не понимаю.

Тон начальника бюро обретает строгость:

— Никаких указаний по этому поводу я не получал.

— Странно, — повторяю я. Но тотчас вспоминаю о материалах, которые изучены в министерстве. — Алексей Михаевич, есть ли здесь постановление коллегии.

— Какой такой коллегии?

— Коллегии Министерства судостроительной промышленности. Постановление вынесено два года назад. В нем сказано: предрешить вопрос о том, чтобы конструкторское бюро, проектирующее эту машину, находилось на Ижорском заводе под Ленинградом, то есть там, где она строится.

— Такого постановления не было.

— Было. Уверяю вас, было. Я собственными глазами только что видел протокол.

— Не знаю. В то время я здесь не работал. И мне никто не сообщал о таком постановлении.

— Алексей Михаевич, давайте сейчас же проверим, позовим в министерство.

Михайлов начинает утрачивать равновесие:

— С какой стати я буду звонить? Если звоните, звоните сами.

Пользуюсь приглашением, я беру телефонную трубку, соединяясь с инспекцией при министерстве.

— Товарищ инспектор, я у вас только что был, а сейчас звоню из ЦБ, из кабинета Михайлова. Он, оказывается, ничего не знает о перееоде ЦБ на завод. Говорит, что первый раз слышит о постановлении коллегии.

В мембране слышится: «Ну, это он залывает. Передайте ему трубку».

Михайлов, разговаривая по телефону, явно нервничает:

— Было? Когда? За каким номером? В делах у меня нет. Разговоры шли, знаю, а постановление не было... Как там записано? Предрешить? Что это такое: предрешить?

Разговор по телефону закончен. И вижу совершенно растерянного человека. И все же Михайлов твердит мне:

— Такого постановления я не знаю... В главное мое имя никто не говорит.

Мобилизуется спасательная команда: секретарь и заместитель. На столе появляются папки с перепиской, с приказами, решениями, распоряжениями. Ни в одной подшивке постановления нет.

Я спрашиваю:

— Алексей Михаевич, а про резолюцию министра на недавнем письме ижорцев вы тоже ничего не знаете?

— Не знаю... Разговоры шли, знаю, а постановление не было... Как там записано?

— А ваше собственное мнение? Считаете ли вы целесообразным переезд ЦБ на Ижорский завод?

В замешательстве Михайлов выпаливает:

— Нет, считаю нецелесообразным. Всегда был против этого. И ничего из этого не выйдет. Никто не поедет!

Дело с каждой минутой становилось все

более загадочным. Министр судостроения на днях вновь одобрил предложение ижорцев о переводе ЦБ на завод, а тут вдруг: «Никто не поедет!»

Я решил познакомиться, поговорить с конструкторами.

### ЧТО ТАКОЕ ВРШИ

Однако, прежде чем повести читателя дальше, в другие комнаты бюро, надобно сказать несколько слов о машине, над которой оно, ЦБ, трудится. Ее название — винт регулируемого шага или, сокращенно, ВРШ. Это гребной винт, лопасти которого путем особого устройства могут вращаться в ступице. Такого рода винт вовсе не является какофоном новинкой мировой техники.

Впрочем, не буду голословным. В Министерстве рыбной промышленности, по заказу которого строятся наши ВРШ, мне показали случайно оказавшуюся под рукой техническую информацию о винтах шведской фирмы «Камева», информацию, составленную нашим топретом по прошлым фирмам. Приведу некоторые выдержки:

«...За последние 20 лет во многих странах получили широкое распространение судовые силовые установки с винтами регулируемого шага...»

«...На фирме «Камева» была разработана и создана своя конструкция винтов с поворотными лопастями. В течение двух десятилетий эта конструкция совершенствовалась в соответствии с опытом эксплуатации подобных винтов...»

«...За период с 1937 года по настоящее время винты фирмы «Камева» оборудованы более 250 судов самого различного назначения...»

«...При помощи поворота лопастей можно плавно менять скорость судна от полной до нуля и обратно. Изменение переднего хода на задний осуществляется также поворотом лопастей. Капитан, находясь на мостице, может простым поворотом рукоятки выполнить все маневры; при этом исключается необходимость подачи команды персоналу в машинном отделении...»

«...Товарищ Акопянц, правда ли, что вы решили не ехать на Ижорский завод?

— Правда. Решили таск с женой. Жена ездит туда. Климат неподходящий для детей. Сырье...

— Помилуйте. Завод расположен рядом с бывшим Царским селом. Там же цари жили.

— Жена не хочет. А женское «не хочу» очень много значит.

— Понимаю... Но как же, товарищ Акопянц, быть нам при решении больших и серьезных дел, если все зависит от того — хочет или не хочет жена?

— Раньше она соглашалась, — мрачно ответил Акопянц.

— Раньше? Когда же?

— Два года назад. Тогда нам объявили, что ЦБ будет переведено в Колпино. Мы с женой решили ехать. А потом... Ну, вы видите...

— Что вы разумеете?

— Вы видите: ЦБ никуда не тронется. И теперь не тронется. И нет сил... — Акопянц заговорил возбужденно; волнение или, может быть, верность сказать, смятение захлестнуло его. Красные глаза, их блеск сейчас был прохладен ликоходным, — нет уже сил убеждать жену, бороться... У меня уже нет веры в решения министерства. Одни из них отступились от своего решения. И теперь отступаются. Это видно по делам. Слова саны, дела другие...

— Какие же?

— Ну, например... Я мог бы сказать жени: здесь, в Москве, я получаю 1400 рублей в месяц, а в Колпино буду получать две тысячи... Не думайте, что много движет это... Но для жены это имело бы значение, поскольку у нас двое ребят.

— Имелось бы...

— Так вот... Теперь этого довода я уже по нему. Меня уже перевели на более высокоплачивающую должность, дали высокую ставку: 1900 рублей.

— Когда же это произошло?

— Несколько дней назад... И в тот же день в нашем ЦБ были переведены на высокоплачивающие должности еще 14 конструкторов. Все мы, кто мог бы рассчитывать на увеличенную зарплату в Колпино, уже получили ее здесь, в Москве. Это же не шутки, это деньги.

В эту минуту в кабинете, где мы беседовали наедине, раскрылась дверь и появился новое лицо. Входящий перешагнул порог свободной поступью хозяина, расстегивая на ходу пальто. Я поднялся. Он притянул мне руку, назвался:

— Головин.

— Главный конструктор Головин?

— Да. Ныне один из трех...

— Товарищ Головин, мы вот обсуждаем проблему перевода в Колпино...

— А чего тут обсуждать? Все совершенно ясно. В интересах дела переезд не обходим. Другого исхода у нас нет.

Это были первые твердые, ясные слова, услышанные мною в стенах ЦБ. Головин, однако, невесело, — так мне показалось, никто из них не видел в натуре, в металле строящейся в Колпино предстоящего ВРШ, чертежи которого здесь бесконечно переделывались.

Маленькая комнатушка, не превышавшая размером железнодорожного купе, комната, куда не втиснешь даже чертежного стола, оказалась кабинетом главного конструктора. Здесь я столкнулся еще с одной странной нежданностью. Обратившись к человеку, занимавшему этот кабинет-клетушку, я сказал:

— Здравствуйте. Вы главный конструктор Головин?

— Да, главный конструктор. Но не Головин.

— Не Головин? Как так? Когда это случилось?

Мой новый собеседник, — я отметил его неторопливую манеру, негромкую речь, — мягко улыбнулся.

— Видите ли... Теперь у нас три главных конструктора. Головин, Бакшт и, с вашим разрешением, я. Могу представить: Александр Александрович Ивановский.

— Когда же была произведена эта реформа?

— Несколько дней назад.

— Но для чего? Зачем?

— Во-первых, у нас очень большой объем работы...

— У вас? Большой объем? — Я удивленно обвел взглядом клетушку. — Где же тут трое разместитесь?

Ивановский подумал:

— Видите ли, мотивов было много...

— Но, пожалуй, не мноих толковать. Обратитесь лучше к авторам приказа.

— К Михайлову?

— Нет, Михайлов не вправе назначать главных конструкторов. Это компетенция главы.

— Значит, глава издал этот приказ?

— Да, пятый глава.

Мы продолжали искать разгадку странностей, встретившихся мне.

— Александр Александрович, а на Ижорский завод вы переехали?

— Нет, не перееху. Не смогу переехать.

— А Бакшт?

— Тоже не поедет.

— Но личных мотивов. Так же, как я. Все мои корни и корешки в Москве.

— Головин? У него в последнее время появилась особая точка зрения на этот вопрос.

— Бакшт?

— Знаете ли... Пусть он сам вам объяснят. О себе, пожалуйста, могу сказать. Яновский братко поведал свою биографию инженера, ранее работавшего в авиастроении, специалиста по авиационным винтам, связавшего затем свою судьбу конструктора с созданием гребных винтов нового типа, с ВРШ.

— Но ведь вы же потеряете свою профессию! — воскликнул я.

— Пожалуй, но потерплю. Я предвижу: никакого пересела фактически не будет. На худой конец вернусь в авиастроение.

— Две — две половины тысяччики. Две — две из половин тысяччики. Зачем же я поеду? Зачем буду ломать весь свой жизненный уклад?

Что я мог ответить? Возвратить к гражданским чувствам? Нет, не со всяких соображений позволило познавшему себя это. Яновский склонился:

— Но ведь вы же можете поговорить...

— Пожалуйста. Ее название — винт регулируемого шага или, сокращенно, ВРШ. Это гребной винт, лопасти которого могут вращаться в ступице. Такого рода винт вовсе не является какофоном новинкой мировой техники.

Впрочем, не буду голословным. В Министерстве рыбной промышленности, по заказу которого строятся наши ВРШ, мне показали случайно оказавшуюся под рукой техническую информацию о винтах шведской фирмы «Камева», информацию, составленную нашим топретом по прошлым фирмам.

Приведу некоторые выдержки:

«...За последние 20 лет во многих странах получили широкое распространение судовые силовые установки с винтами регулируемого шага...»

«...На фирме «Камева» была разработана и создана своя конструкция винтов с поворотными лопастями. В течение двух десятилетий эта конструкция совершенствовалась в соответствии с опытом эксплуатации.

«...При помощи поворота лопастей можно плавно менять скорость судна от полной до нуля и обратно. Изменение переднего хода на задний осуществляется также поворотом лопастей. Капитан, находясь на мостице, может простым поворотом рукоятки выполнить все маневры; при этом исключается необходимость подачи команды персоналу в машинном отделении...»

«...Помимо этого, винт регулируемого шага имеет ряд преимуществ перед обычным винтом: он не требует специального оборудования для его регулиров



