



Уинстон Черчилль как-то заметил, что монархия была бы лучшим государственным устройством из всех возможных, если бы не случайность рождения. В начале XX века «случайность рождения» одарила семейство Романовых целой плеядой не слишком талантливых личностей. Подобно Николаю II, большинство из них были очень славными людьми, но не обладали качествами государственных деятелей, способных удержать Россию от череды катастроф. Благодаря высокому происхождению именно им выпал случай управлять целыми «блоками» административной машины, оттесняя на задний план тех, кто был менее родовит, но более профессионален.

Дмитрий МИТЮРИН

ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ-ПАТРИОТ ПРОТИВ ВЕЛИКОГО КНЯЗЯ

ЭНТУЗИАСТ-ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ

Михаил Владимирович Шидловский родился в 1856 г. в старинной дворянской семье в Воронежской губернии. Окончив Морской кадетский корпус, он получил офицерское звание и принял участие в кругосветном плавании на клипере «Пластун». Знакомство с дальними городами и странами существенно расширило его кругозор. Со времен Петра Великого флотские офицеры отличались большей образованностью и инициативностью по сравнению с армейскими. Если же говорить о выпускниках Морского кадетского корпуса, то они выделялись еще и особой спайкой, всегда приходя на выручку друг другу. Флотские традиции видны в деятельности А. И. Путилова, проявились они и в наиболее важных проектах Шидловского-предпринимателя. В содружестве с бывшими гардемаринами А. В. Колчаком и И. И. Сикорским предприниматель Шидловский осуществил невероятный и грандиозный проект — создание русской дальней авиации.

Однако не станем забегать вперед и вернемся в 1870-е гг., когда лейтенант Шидловский поступает и успешно заканчивает Александровскую военно-юридическую академию. С военной службы он переходит на гражданскую, трудится в Государственной канцелярии и Министерстве финансов.

Зачем ему это понадобилось, ведь он был на хорошем счету у своего флотского начальства и лет через 20 наверняка дослужился бы до адмиральского звания? И вдруг, вместо дальних плаваний, — скучная чиновная волокита...

В конце XIX века в России наступил период протекционизма в отношении национальной промышленно-

сти, что не замедлило благотворно сказаться не только на темпах экономического роста, но и, что наиболее ценно, вызвало всплеск частной инициативы в научно-технической сфере. В России утверждался капитализм. Мог ли энергичный флотский офицер Шидловский отказаться от искушения реализоваться в наиболее увлекательном и безграничном творчестве — предпринимательстве?

Михаил Владимирович был энтузиастом и романтиком, хотя романтиком довольно расчетливым. Военная служба предполагает определенный отказ от самостоятельности, и человеку инициативному, творческому, трудно с этим смириться. Таким людям проще найти себя в бизнесе или в искусстве. Шидловский предпочел бизнес.

Однако прежде чем заняться предпринимательством, он решил основательнее изучить будущее поле деятельности. Без знания законов, и структуры государственного аппарата, без нужных знакомств кидаться в этот омут было слишком опасно. И он изучал, набирался опыта, заводил связи, а как только почувствовал, что накопленных знаний достаточно, — ушел с государственной службы. Но ушел не в неизвестность, а на работающее предприятие, которое требовалось вывести на качественно новый уровень.

Благодаря энергии и связям Михаила Владимировича основанное в 1869 г. акционерное общество «Русско-Балтийский вагонный завод» («Руссобалт») стало флагманом российского и мирового машиностроения. Начав с производства сельхозинвентаря, вагонов, в дальнейшем оно успешно освоило выпуск новой продукции — тракторов, автомобилей и самолетов.

Шидловский неуклонно превращался в одного из самых влиятельных и авторитетных российских предпринимателей конца XIX века. Этот факт признавала не только широкая общественность, но и отечественная бюрократия. Он был членом Особого совещания при Министерстве финансов, а в бурном 1905 г. возглавлял специальную правительственную комиссию, много сделавшую если не для полного, то хотя бы для частичного разрешения наболевшего «рабочего вопроса». Русские предприниматели типа М. В. Шидловского были опорой тех преобразований, о которых мечтал Д. И. Менделеев и проводил П. А. Столыпин. Несмотря на разницу во взглядах на монархию, Шидловский был близок к пониманию производительных сил России, определяемых московским предпринимателем П. П. Рябушинским.

Признанием заслуг Шидловского-бизнесмена стало присвоение ему чина действительного статского советника и включение в состав Совещания при министре финансов.

О степени доверия к Шидловскому-бизнесмену свидетельствует и тот факт, что в числе акционеров «Руссобалта» значились многие члены императорской семьи и влиятельные сановники, в том числе и военный министр В. А. Сухомлинов.

Конечно, столь влиятельные знакомства обеспечивали известные «преференции». Но даже многочисленные знакомства Шидловского далеко не всегда позволяли ему лоббировать проекты, сулящие бесспорную пользу России. Не стоит сбрасывать со счетов возможности иностранцев, стремящихся не выпускать из своих рук контроль финансовых потоков России. Лозунг «Деньги не признают границ» верен во все времена.

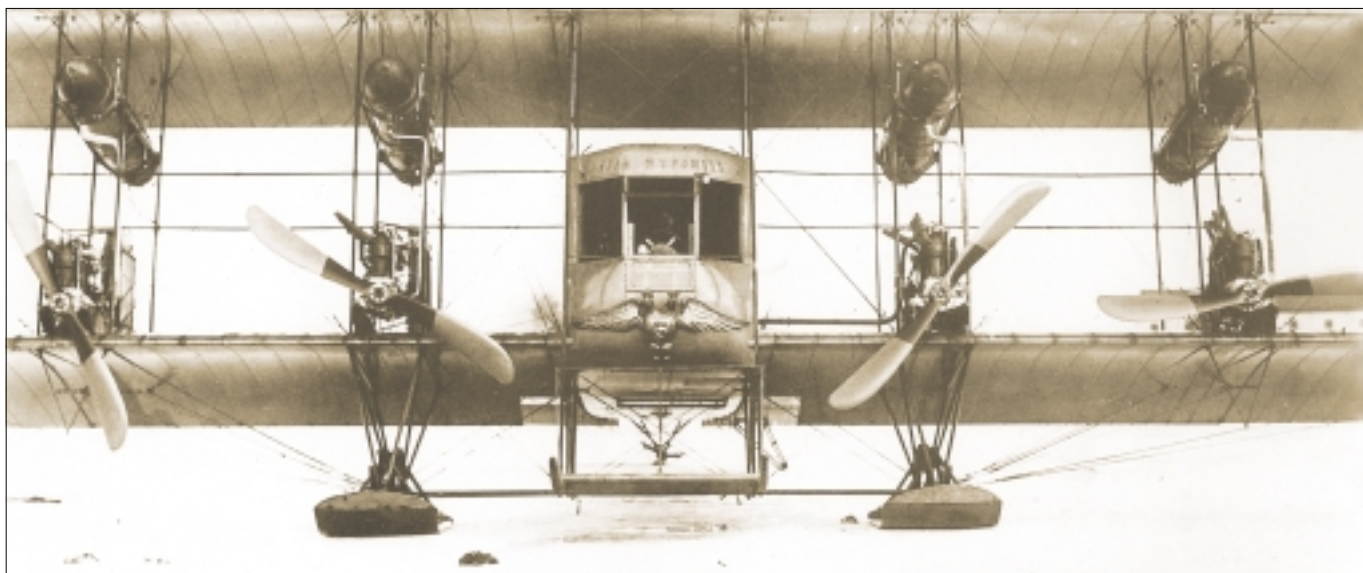
ВЕЛИКИЙ КНЯЗЬ

Александр Михайлович Романов родился в 1866 г. в семье великого князя Михаила Николаевича (наместника на Кавказе и брата Александра II). На свет он появился в Тифлисе, из-за чего родственники в шутку называли его на грузинский манер — Сандро. Затем, уже в Петербурге, он сдружился с будущим императором Николаем II, которого «тет-а-тет» называл Ники. Дружбе между ними еще больше способствовала женитьба Александра Михайловича на любимой сестре Николая — Ксении. Казалось бы, с такими связями его карьера была обеспечена, тем более, что, посту-

пив на морскую службу, Сандро оказался в подчинении у другого своего родственника — двоюродного брата, великого князя Алексея Александровича.

Давая характеристику своему «шефу», Александр Михайлович язвительно писал следующее: «Светский человек с головы до ног, «le Beau Brumell» которого баловали женщины, Алексей Александрович много путешествовал. Одна мысль о возможности провести год вдали от Парижа заставила бы его подать в отставку. Но он состоял на государственной службе и занимал должность не более не менее как генерал-адмирала Российского флота. Трудно было себе представить более скромные познания, которые были по морским делам у этого адмирала могущественной державы. Одно только упоминание о современных преобразованиях в военном флоте вызывало болезненную гримасу на его красивом лице. Не интересуясь решительно ничем, что бы не относилось к женщинам, еде или же напиткам, он изобрел чрезвычайно удобный способ для устройства Адмиралтейств-совета. Он приглашал его членов к себе во дворец на обед, и после того как наполеоновский коньяк попадал в желудок его гостей, радушный хозяин открывал заседание Адмиралтейств-совета традиционным рассказом о случае из истории русского парусного военного флота. Каждый раз, когда я сидел на этих обедах, я слышал из уст великого князя повторение рассказа о гибели фрегата «Александр Невский», происшедший много лет тому назад на скалах датского побережья вблизи Скагена. Я выучил наизусть все подробности этого запутанного повествования и всегда из предосторожности отодвигался немного со стулом от стола в тот момент, когда, следуя сценарию, дядя Алексей должен был ударить кулаком по столу и воскликнуть громовым голосом: «И только тогда, друзья мои, узнал этот суровый командир очертания скал Скагена!»

Александр Михайлович был человеком неглупым и, в общем-то, осознавал маразм положения. Однако, дав в своих мемуарах столь же уничтожительные характеристики и другим представителям царствующей династии, он пришел к довольно странному выводу: «Таковы были Романовы, которые окружали императорский трон в его самые критические годы. При всех недостатках их преданность династии и врожденный патриотизм могли бы быть использованы государем. Ни один правитель, будь он императором, президентом,



премьер-министром или же диктатором, не может себе позволить роскоши пренебречь своими ближайшими сподвижниками в распределении ответственных государственных постов».

Как видим, «голос крови» в данном случае оказался сильнее доводов разума. Хотя, что в этом удивительного, если сам Сандро всегда был склонен переоценивать значение собственной деятельности. Между тем, если коснуться государственной деятельности Александра Михайловича, нельзя не прийти к выводу, что он явно не соответствовал занимаемому им высокому положению.

Самым главным недостатком великого князя являлось его неумение углубляться в детали. Написанный им проект реформирования флота оказался очень поверхностным и, главное, не учитывал реальные возможности экономики. Таким образом, Александр Михайлович сам подставился под удар и в результате был «съеден» своим гурманом-кузеном.

Все же определенные политические дивиденды Сандро достались. Уже после начала войны с Японией, когда русский флот терпел непоправимое поражение за поражением, а на генерал-адмирала вполне справедливо обрушился шквал критики, Александр Михайлович снова напомнил о своем проекте, встав в позу гения, которого вовремя не оценили.

В этой позе он был столь убедителен, что Николай II поручил ему ликвидировать последствия катастрофы, назначив председателем Особого комитета по восстановлению флота на добровольные пожертвования. И флот действительно был восстановлен довольно быстро, хотя не столько за счет пожертвований, сколько благодаря удачной судостроительной программе, лоббированной деятельным П. А. Столыпиным и гениальным А. Н. Крыловым и осуществлявшейся главным образом все же на казенные средства.

Так или иначе, к 1910 г. деньги, собранные по народной подписке, были израсходованы целиком, за исключением накопившихся процентов (что-то около 800 тыс. рублей).

СЛОВА И ДЕЛА

Большой мастер саморекламы, Александр Михайлович постарался войти в историю с титулом «отца русской авиации». Посетившее его счастливое «озарение» он описывал следующим образом: «Как-то утром, просматривая газеты, я увидел заголовок, сообщавший

об удаче полета Блерио над Ла-Маншем... Будучи поклонником аппаратов тяжелее воздуха еще с того времени, когда Сантос-Дюмон летал вокруг Эйфелевой башни, я понял, что достижение Блерио давало нам не только новый способ передвижения, но и новое оружие в случае войны. Я решил немедленно приняться за это дело и попытался применить аэропланы в русской военной авиации...».

На самом деле обстоятельства «зачатия» (по выражению журналиста М. Меньшикова) русской авиации были несколько иными. Предприниматели оценили перспективы новой техники раньше, нежели официальные лица. И вот, по согласованию с Шидловским, один из членов правления «Руссобалта», академик Б. Б. Голицын, написал брошюру «Об общих директивах для правильной постановки дела воздухоплавания в России». 13 декабря 1909 г. ее текст был зачитан на закрытом заседании Академии наук, где, кроме представителей общественности и бизнеса, присутствовали члены Совета министров, Государственного совета и Государственной Думы. Докладчик весьма резко критиковал бездеятельность министерств (военного, морского и внутренних дел) и высказал мысль, что дело создания авиации и воздухоплавания «должно быть возглавлено государством». В качестве первого шага Голицын предложил срочно организовать особую междуведомственную воздухоплавательную комиссию из представителей Государственного совета, Государственной Думы, министерств, высших учебных заведений, научных институтов и общественных организаций для того, чтобы объединить всех «в дружеской совместной работе».

Председателем комиссии предполагалось назначить никого иного, как П. А. Столыпина, который, разумеется, не допустил бы, чтобы этот орган превратился в чисто фиктивную бюрократическую структуру. При таком сценарии российский бизнес получил бы выгодные заказы, а государство — самолеты. Более того: Россия по темпам развития авиации сразу обогнала бы все другие страны. Однако все, как обычно в России, уперлось в бюрократические проволочки и не только. Продажность чиновников — бедствие почти всех стран, где нет действенного общественного контроля.

Через 2 дня Совет министров постановил, что «усовершенствование способов передвижения в воздушном пространстве и практические испытания новых изобретений должны составлять преимуще-



ственно предмет частной самодеятельности». Скорее всего, Шидловский, Голицын и другие все же смогли бы настоять на своем предложении, однако здесь на сцену выступил ловкий Александр Михайлович.

Беззастенчиво списав у Голицына главные тезисы его доклада, Сандро опубликовал в прессе обращение к общественности с предложением пустить оставшиеся у Особого комитета 800 тыс. рублей на создание русской авиации. Естественно, ни одного голоса против не прозвучало, и теперь чиновники имели лишний аргумент для того, чтобы спокойно самоустраниться от проблем авиации.

А что же Особый комитет? Как и другие проекты Александра Михайловича, создание воздушного флота сопровождалась большой шумихой и малыми делами.

Справедливо отметить, что к началу Первой мировой войны по своей численности российские ВВС были самыми крупными в мире. Правда, авиапарк состоял из далеко не лучших западных моделей, хотя и выпущенных уже на российских заводах.

И главная заслуга в этом принадлежала не государству и уж тем более не великому князю Александру Михайловичу, а русским бизнесменам и энтузиастам воздушных полетов.

Используя все свои лоббистские возможности, Шидловский сделал ставку на русских конструкторов и в первую очередь — на молодого и энергичного морского офицера Игоря Ивановича Сикорского. Дважды (в августе - сентябре 1912 и в сентябре 1913 гг.) Военное министерство проводило конкурсы на лучшие конструкции военных аэропланов. И в первом, и во втором случаях первые премии получили построенные на «Руссобалте» аэропланы Сикорского «С-6б», «С-10» и «С-11». Но заказы на эти типы самолетов от Военного министерства так и не поступили. Вместо них были закуплены «Мораны» и «Депердюссены». Было бы заблуждением думать, что в начале XX века иностранцы согласились бы потерять хорошие барыши в России. Бизнес во все времена не терпит слабых.

В обоих случаях не обошлось без влияния Александра Михайловича, который нашел полное «взаимопонимание» с французами. И тогда Шидловский, Колчак и Сикорский произвели ход конем, решив сделать ставку на самолеты, которые вообще не имели аналогов в мире.

В Европе еще выпускали аэропланы с одним двигателем, как вдруг появился «Русский витязь» — 4-моторный гигант, ставший подлинным прорывом в авиации. Событие это стало мировой сенсацией, но уникальная машина была разрушена из-за нелепой случайности (или, все-таки, злого умысла?), когда с пролетавшего над Корпусным аэродромом самолета прямо на нее свалилась одна из деталей двигателя.

Восстанавливать «Витязя» не стали, построив вместо него новую модель самолета, получившую многообещающее название «Илья Муромец». Умели все же в России создавать патриотичные бренды! В ночь на 16 июня 1914 г. экипаж в составе самого Сикорского, второго пилота Х. В. Пруссиса, штурмана Г. И. Лаврова и механика В. С. Панасюка совершили на «Илье Муромце» рекордный перелет — из Санкт-Петербурга в Киев. До начала войны с Германией оставалось полтора месяца...

ВОЙНА

Россия вступила в войну с мощным морским флотом, стоящим на стапелях.

Возможно, вся мировая история пошла бы по-другому, если бы в 1914 г. германское морское командование сумело реализовать свой замысел и прорваться к Петрограду. Сорвать этот план удалось благодаря своевременной постановке минных заграждений в Рижском заливе. Осуществить подобную операцию А. В. Колчаку помогли «Муромцы», которые были предоставлены «Руссобалтом» и которые, кстати сказать, даже не входили в состав Балтийского флота.

Преемники «Русского витязя» должны были показать себя в деле, и Шидловский пошел навстречу другому выпускнику Морского кадетского корпуса и в данном случае обошелся, как это не раз бывало в славной боевой традиции, без лишних бюрократических проволочек. Опыты в Рижском заливе были всего лишь прологом к главному авиационному предприятию Шидловского — созданию мощного бомбардировочного соединения стратегической авиации...

История «Эскадры воздушных кораблей» началась в августе 1914 г. — когда 7 лучших инструкторов Гатчинской авиашколы были назначены на должности командиров первых 7 «Муромцев». Цифра «7» должна была достаться той самой машине, на которой Сикорский совершил свой исторический перелет в Киев, поэтому вместо порядкового номера это-



му «воздушному крейсеру» было присвоено почетное наименование «Киевский».

Начало боевой деятельности «Муромцев» оказалось не слишком удачным. Великий князь Александр Михайлович занимал должность командующего ВВС Юго-Западного фронта и делал все, чтобы сосредоточить в своих руках управление всей русской авиацией. «Особое положение» «птенцов Шидловского» его явно не устраивало, и тогда он затеял интригу...

«ИМ-2» под командованием А. В. Панкратьева, направляясь к фронту, был обстрелян собственной артиллерией и, совершив вынужденную посадку, на несколько месяцев вышел из строя. Что же касается «ИМ-1» под командованием Е. В. Руднева, то он благополучно добрался до осажденного русскими Перемышля. И здесь, неожиданно для сослуживцев, Руднев «забуксовал». Заместитель Панкратьева С. Н. Никольский писал: «Я думаю, что ему было обещано хорошее место великим князем Александром Михайловичем, который всегда был врагом «Муромцев». С его подачи Руднев вдруг поднял крик, что на «Муромце» нельзя летать, что он больше 1100 метров взлететь не может. Но свою репутацию Руднев погубил. Ведь над Перемышлем наши «фарманы» ходили на 500 метров. Ну, иди на 1000 — хоть попробуй, покажи, что над «Муромцем» надо работать! Ведь два-три полета, и Перемышлю пришлось бы весьма плохо. Да и про высоту неправда, потому что я сам видел, как потом, когда привезли аппарат Руднева, Сикорский взял на нем 2000 метров. Эх, Михаил Владимирович Шидловский! Послать бы Вам тогда один исправный мотор 2-му «Муромцу»... И загнули бы мы Вам и «Муромцам» такую рекламу, что не надо было бы потом столько усилий!»

Но, видимо, не было у Шидловского свободного мотора, и действовать ему пришлось другими методами. 10 декабря 1914 г. он пробился к Николаю II и вышел от него с указом о формировании Эскадры воздушных кораблей (ЭВК), которую сам же и должен был возглавить.

Получив звание генерал-майора, Михаил Владимирович к началу 1915 г. имел под своим началом 7 воздушных кораблей, базировавшихся на аэродроме в Яблонне. В феврале «Киевский» нанес первые удары по врагу, и репутация «Муромцев» была восстановлена.

Через 2 месяца подполковник Г. Г. Горшков совершил рекордный полет вдоль всей линии Юго-Западного фронта и произвел фотосъемку вражеских позиций.

А дальше началась боевая работа ЭВК, красочно описанная в бесчисленных мемуарах и научных монографиях.

АВИАЦИЯ «ЛЕГКАЯ» И «ТЯЖЕЛАЯ»

К весне 1915 г. русская авиация формально разделилась на «легкую» и «тяжелую». Первая включала в себя корпусные и армейские авиаотряды, состоявшие из самолетов разных типов и выполнявшие различные функции (разведка, воздушные бои, корректировка артиллерийского огня и даже бомбометание). Ее командующим был великий князь Александр Михайлович, занимавший должность заведующего авиацией действующей армии, или Авиадарма.

«Тяжелая» авиация была представлена ЭВК, причем подчинялся Шидловский напрямую Верховному главнокомандующему.

Естественно, Александр Михайлович и Михаил Владимирович очень не любили друг друга, но только за кем из них была правда? Высокородная серость и барская спесь натолкнулись на энтузиаста и профессионала.

Оценивая сложившееся тогда положение, врач и будущий историк Эскадры К. Н. Финне писал: «Недоверие к «Муромцам», а также явно отрицательное отношение штаба полевого генерал-инспектора авиации (Александра Михайловича — *Авт.*) к начальнику Эскадры воздушных кораблей генералу Шидловскому, впоследствии принявшее еще более острый характер, привело к обособлению тяжелой авиации и, конечно, не могло не повлиять на нормальное развитие русского воздушного корабля «Илья Муромец» и широкое применение самолетов этого типа для боевой работы.

В этом сказались наша русская или, вернее, общеславянская черта: видеть в не согласных с нами, хотя бы и в мелочах, соотечественниках врагов злейших, чем внешний неприятель.

Русь неоднократно испытывала тяжелые последствия непримиримой междоусобной розни удельных князей, бояр, и, наконец, политических партий.

Уроки истории не пошли нам на пользу, и слова, сказанные в старину: «Нам, русским, не надобен хлеб — мы друг друга едим и с того сыты бываем», — остались в силе и по настоящее время. Мы сравнительно легко прощаем своим ближним их ошибки, но не можем простить им наши собственные. Не это ли привело нашу Родину к тому, что враги без труда захватили в свои руки и дали ей иго во много раз горшее, чем монгольское?

Нет ничего удивительного, что при таких условиях открытая вражда легкой и тяжелой авиации привела к тому, что наши воздушные богатыри не смогли своевременно развернуться во всю ширь русской природы, а плоды творчества нашего талантливого соотечественника И. И. Сикорского в итоге пожали не мы, а иностранцы.»

Понятно, что приведенная оценка достаточно субъективна. Но нельзя игнорировать мнения русских и зарубежных историков, единодушно считающих «Муромец» лучшим бомбардировщиком Первой мировой войны, а ЭВК — лучшим бомбардировочным соединением. Успехи русской «легкой авиации» менее впечатляющие, и дело здесь вовсе не в том, что у наших летчиков было меньше профессионализма. Как уже отмечалось, воевать им приходилось на устаревших заграничных моделях, поскольку союзники не спешили делиться своими секретами с русскими.

Непростительно обидно, что в 1916 г. на «Руссобалте» все тем же Сикорским был создан истребитель «С-16», который намного превосходил западные аналоги. Молва о чудо-истребителе быстро распространилась среди представителей «легкой» авиации. Известный воздушный ас К. К. Вакуловский (ставший знаменитостью после того как вывез знамена из окруженной Новогеоргиевской крепости) сумел выбить себе опытный экземпляр и в первом же полете сбил вражеский двухместный разведчик.

А дальше произошло нечто странное (правда, лишь на первый взгляд). Второй борт «С-16» достался другому опытному летчику — Ю. В. Гильшеру, и он тоже сбил на нем неприятеля. Однако во время второго полета на «С-16» неожиданно вышла из строя система управления элеронами. Произошла авария самолета, и хотя Гильшер остался жив, ему ампутировали левую ногу (что, впрочем, не помешало ему вернуться в строй и стать первым в мире одноногим летчиком, одержать еще 4 победы и погибнуть смертью храбрых летом 1917 г.). Что это было — случайный дефект, диверсия или недостаток конструкции, выяснять не стали. Князь Александр Михайлович поднял очередной шум: мол, гибнут лучшие летчики, и в результате чудо-истребитель также оказался похороненным...

Русская трагедия

Трудно сказать, чем бы в дальнейшем закончилось противостояние великого князя и предпринимателя, но грянувшие в 1917 г. революция и переворот подвели черту под старыми счетами. Обоих сняли с должностей как представителей «старого режима».

Александр Михайлович после этого выехал за границу. В конце жизни он собирал материалы по истории дореволюционных ВВС, считая: «Долг всех нас, участников первых шагов зарождения и развития русской авиации, как перед памятью честно погибших в этот период, так и перед историей, — осветить, и возможно в полной мере, фактическую сторону работы и обстановку, в которой происходило развитие русской авиации».

Однако историю авиации он так и не создал, написав вместо нее книгу мемуаров, в которой, разумеется, все бедствия, постигшие Россию, объяснил тем, что его вовремя не послушали. Скончался он тихо, в 1933 г., в городе Рокабрюн на Французской Ривьере.

Судьба Шидловского оказалась более драматичной. Долгое время обстоятельства его смерти были покрыты мраком неизвестности...

К счастью, автор имел возможность познакомиться с хранящимся в архиве УФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области уголовным делом № 9964. Содержащиеся в нем материалы свидетельствуют о следующем.

В 1919 г. бывший начальник ЭВК вместе со своим сыном Михаилом был арестован чекистами. Проходивший по этому же делу в качестве «английского шпиона» начальник Ораниенбаумского авиационного дивизиона Б. П. Берг показал, что неоднократно встречался с Шидловским и беседовал с ним о политическом положении и возможном переезде в Америку — к Сикорскому.

Любопытно, что показания самого Михаила Владимировича и его сына в деле отсутствуют. Тем не менее, вряд ли стоит сомневаться, что Шидловский действительно предлагал Бергу уехать в Америку к И. И. Сикорскому.

Свидетельство Берга дало чекистам повод арестовать человека, которого они сами же в своих документах именовали «создателем русской авиации». Но в первую очередь следует предположить, что М. В. Шидловского все же взяли из-за его сына, который являлся членом подпольной организации «Великая Единая Россия» и был арестован при попытке доставить Н. Н. Юденичу секретные сведения, выкраденные из штаба «красных».

Отец и сын Шидловские были приговорены к смертной казни. Приговор приведен в исполнение 14 января 1921 г.

Уголовное дело завершается составленным в 1998 г. и подписанным старшим советником юстиции В. С. Пугачевым постановлением о реабилитации. В нем констатируется, что все обвинения построены на показаниях Берга: «Протоколы допросов других осужденных в материалах уголовного дела отсутствуют и никаких доказательств виновности обвиняемых не имеется. При этом обвинение строится только на предположениях, поскольку указанные лица являлись бывшими князьями, дворянами или офицерами царской армии.

При таких обстоятельствах следует признать, что все вышеперечисленные лица были привлечены к уголовной ответственности по политическим мотивам».

ТОЧКУ СТАВИТЬ РАНО

Людей следует оценивать по делам, а не словам. Однако оценки историков очень часто определяются тем, что кто-то успел сказать слово в свою защиту, а кто-то попросту не имел подобной возможности. Великий князь Александр Михайлович прожил долгую и, в общем-то, благополучную жизнь, успел написать мемуары, в которых представил себя создателем русской авиации. В отличие от него, М. В. Шидловский не уехал за границу, а остался в России, где стал жертвой «красного террора». Он не оставил никаких воспоминаний. Сегодня его имя известно только редким специалистам. И, кажется, единственный документ, в котором он именовался «создателем русской авиации», — это уголовное дело № 9964.

Что осталось от «Муромцев», от «Руссобалта»? Неужели дело жизни Шидловского было разрушено безвозвратно?

История России, равно как и история отечественной авиации, не закончилась в октябре 1917 г.

Последующие успехи советских конструкторов и организаторов производства были бы невозможны без фундамента, заложенного такими талантливыми людьми, как М. В. Шидловский и И. И. Сикорский. И дело здесь даже не в технических разработках, а в том духе творчества и предприимчивости, желании возвести Россию в ранг великих авиационных держав, который царил на предприятиях, подобных «Руссобалту»...

Можно продать оборудование, можно пустить на дрова и запчасты самолеты, но дух не продашь, не расстреляешь и не сломаешь. Дух «Руссобалта» жив, и местом его обитания может быть только Россия. Перед нами, современными россиянами, стоит задача очистить память о «Руссобалте» от гнета исторических наслоений.

В начале XX века Россия упорным трудом предпринимателей-профессионалов, работавших на таких предприятиях, как «РБВЗ», стре-

мительно шла по пути создания мощных производительных сил. Дух первооткрывателей и создателей технических новинок расширял горизонты приложения народной энергии. Предприниматели-патриоты типа М. В. Шидловского своими делами показывают нам, россиянам XXI века, как следует трудиться на благо России и ради ее процветания.

Умер ли дух творчества «Руссобалта»?

Журнал «Конкуренция и рынок» каждый раз старается убеждать вас, наших читателей, что и среди вас есть гениальные предприниматели, инженеры, изобретатели; есть современные Путиловы, Шидловские, Сикорские, Менделеевы и Крыловы! Главное — разглядеть их, объединиться друг с другом для осуществления захватывающего по дерзости проекта, — будь то возрождение морского и воздушного флотов или русского льна. России нужен убедительный ответ на тот вызов, который брошен нам мировым рынком.

«...Россия принадлежит нам, а достижения России — всему миру», — любил говорить Д. И. Менделеев.

От России требуется постоянно подтверждать свою конкурентоспособность. И светлая память о М. В. Шидловском, патриоте и предпринимателе, морском офицере и россиянине, высветит нам правильную дорогу из тьмы к успеху.

От нас зависит ответ на вызов, брошенный России.

Автор и редакция журнала «Конкуренция и рынок» благодарят Управление Федеральной службы безопасности по Санкт-Петербургу и Ленинградской области за помощь, оказанную при подготовке данного материала. 