



ВАДИМ МИХЕЕВ:
«АВИАЦИЯ ПО ПЛЕЧУ

ТОЛЬКО ВЕЛИКИМ НАЦИЯМ И БОГАТЫМ СТРАНАМ»

Доктор исторических и кандидат технических наук **Вадим Михеев** известен как автор книг, посвященных великим русским авиаконструкторам — Сикорскому, Ботезату, Григорашвили, Корвин-Круковскому.

Недавно в Санкт-Петербурге вышла очередная его монография (в соавторстве с польским исследователем Станиславом Янушевским), рассказывающая об одном из создателей авиационного отделения знаменитого Русско-Балтийского вагонного завода («Руссобалта») — Витольде Ярковском.

И хотя это имя известно только специалистам, думается, что книга должна заинтересовать всех, кто неравнодушен к прошлому России. Слишком уж неоднозначно складывалась судьба главного героя, а в его личной трагедии, словно в зеркале, отразилась трагедия и русского предпринимательства, и русской интеллигенции.

— *Вадим Ростиславович, почему героем своей новой книги Вы выбрали именно Ярковского? И в какой степени она продолжает тему, начатую «Сикорским», «Ботезатом», «Григорашвили», «Корвин-Круковским»?*

— Ярковский, так же как Сикорский, Ботезат, Григорашвили и Корвин, принадлежит к забытому в отечественной историографии первому поколению русских авиаторов. Большинство из них, по разным причинам, оказались неудобны Советской власти, а их имена старательно вымарывались из нашего прошлого. Коммунистические историки очень подробно и, естественно, тенденциозно освещали биографии советских авиационных

инженеров, игнорируя при этом их непосредственных предшественников, которые как раз и заложили до 1917 г. основы российской авиации.

Ярковский первым в России получил диплом авиационного инженера. Он внес заметный вклад в развитие почти всех основных сфер, связанных с нашей авиацией: собственно самолетостроения, высшей школы, спорта, популяризации, общественной деятельности и т. д. Ярковский был ближайшим соратником Сикорского и Ботезата, учителем Григорашвили и Корвина. И в личном, и в творческом, научном планах все они оказались связаны между собой самым теснейшим образом.



— Среди главных героев Ваших книг сплошь люди с нерусскими фамилиями. Но их усилия сыграли не последнюю роль в создании отечественной авиации. Нет ли здесь парадокса? И можно ли их считать патриотами России?

— Дореволюционная Россия не была страной «только для русских» и уж тем более не являлась пресловутой «тюрьмой народов». Буквально все национальности империи вносили вклад в создание отечественной авиации. «Представители титульной нации» и «инородцы» обладали в империи равными возможностями, вместе получали образование, вместе увлекались авиацией, вместе «ковали» крылья России.

Латыши, грузины, поляки не считали себя в чем-то ущемленными и ущербными. Оказавшись волею большевиков в изгнании, в эмиграции они никогда не забывали своей истинной национальности, но при этом с гордостью называли себя «русскими»: русскими инженерами, русскими офицерами, русскими авиаторами. Им было чем гордиться!

Ярковский был этническим поляком и принадлежал к семье, известной своими заслугами перед русской промышленностью и русской культурой. Будучи культурными и высокообразованными людьми, они (основываясь на своем и чужом опыте) понимали, что реализовать свои недюжинные способности и знания они могут только в России, с ее поистине необъятными масштабами и просторами. На историческую родину — в Польшу было хорошо ездить на экскурсию, вздыхать там, вспоминать, мечтать, но для действительно крупных дел и проектов требовалось иное, более обширное поле. Авиация по плечу только великим нациям и богатым странам.

— Значит, полякам можно только посочувствовать...

— В современной Польше очень трепетно относятся к своим гениальным соплеменникам, чтят память поляков, прославившихся своими талантами на службе другим нациям

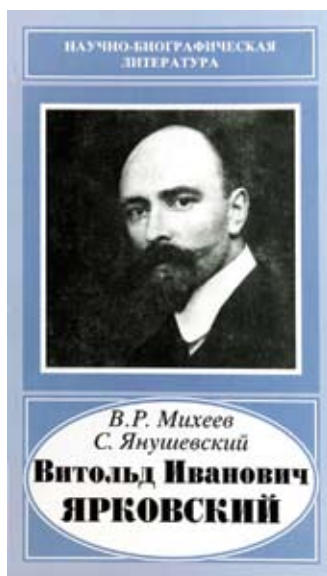
и государствам, и не особенно задумываются над вопросами национальной и политической ориентации этих деятелей. Именно поэтому поляки с огромным интересом отнеслись к моим исследованиям по Ярковскому и с готовностью опубликовали их результаты. В Польше наша совместная с Янушевским монография вышла еще в 2005 году, в России — более чем с двухлетней задержкой.

Но дело даже не в этом частном эпизоде. Просто совершенно очевидно, что нам следует поучиться у поляков бережному и взвешенному отношению к своему прошлому.

— Но ведь герой Вашей книги это не только ИХ, но и НАШЕ прошлое. Расскажите о деятельности Ярковского на «Руссобалте». Каков его вклад в создание русской авиационной промышленности?

— Ярковский пришел на «Руссобалт» в тяжелейшее для завода время. Председатель правления Михаил Владимирович Шидловский и главный конструктор Игорь Иванович Сикорский находились на фронте. (См. «КиР» № 3 (27) 2005 г. Предприниматель-патриот против великого князя. — Прим. ред.) Оставшееся без лидеров предприятие лихорадило. На самом передовом и уникальном по характеру продукции заводе «РБВЗ» в 1915 г. был тяжелейший экономический кризис. Исправить ситуацию мог только очень опытный менеджер-производственник.

Именно в этом качестве и выступил Ярковский — специалист широкого профиля, ученый, педагог, конструктор авиационной техники, строитель авиазаводов, писатель и общественный деятель, корифей тред-юнионистского движения. Он стоял у самых истоков создания авиационной империи Лебедева, доведя ее от сарая (в буквальном смысле) до целого комплекса разбросанных по всей России многопрофильных заводов. Позже трудился у Щетинина. И наконец, имея за плечами весьма внушительный опыт организационной деятельности, пришел на «Руссобалт».



Ярковскому удалось вытянуть «Руссобалт» из кризиса, диверсифицировать производство, упорядочить экономику, научно организовать производственный процесс, разрядить существующее на заводе социальное противостояние. Он обеспечил поставку на фронт уникальной авиатехники и, в первую очередь, лучших бомбардировщиков Первой мировой войны — легендарных самолетов «Илья Муромец».

— *Так кем же в большей степени был Ярковский — талантливым творцом-конструктором или организатором производства? Пользуясь большевистской терминологией, к какому классу или социальному слою его можно отнести — буржуазии или интеллигенции?*

— Ярковский, бесспорно, внес очень заметный вклад в развитие авиационной науки, в конструирование авиационной техники, но в наибольшей степени его талант развернулся именно на производственном поприще.

Он был настоящим дореволюционным русским инженером — многопрофильным специалистом не только по самой технике, но и по организации ее производства. Немаловажную роль в судьбе Ярковского сыграло полученное им образование. Он закончил русский втуз № 1 — петербургскую «технологу»! Здесь готовили лучших инженеров в мире!!! Подобно всем старым русским инженерам, Ярковский являлся энциклопедистом. Он одинаково хорошо знал как технологии производства металлов, так и технологии общечеловеческих отношений, и был не просто опытным технарем, но и специалистом по широкому кругу гуманитарных вопросов.

Стремясь улучшить производство, он пытался улучшить и производственные отношения, отсюда его интерес к рабочему движению, социализму, марксизму.

— *Насколько глубоким было его увлечение марксизмом?*

— Это увлечение оказалось настолько глубоким, что он (наряду с будущим «отцом» независимой Польши Юзефом Пилсудским) стал одним из основателей Польской социалистической партии, входил в Варшавский городской комитет ППС, был арестован с оружием в руках и содержался в Варшавской цитадели.

За вклад в польское социалистическое рабочее движение Пилсудский наградил Ярковского (посмертно) орденом Возрождения Польши.

Правда, революционно-социалистические убеждения Ярковского, как и большинства русских интеллигентов, претерпели серьезные изменения во время революции 1905-1907 гг. Из «баррикадных» они превратились в эволюционные, экономические.

Оказавшись в эмиграции, Ярковский познакомился с авиацией, стал ее пионером в России, причем энтузиазм революционный сублимировался у него в энтузиазм авиационный.

— *Удалось ли марксисту Ярковскому ужиться с советской властью?*

— Авиационная промышленность всегда была самой передовой в машиностроении. Сюда шли работать самые грамотные рабочие. Естественно, «грамотны» они были не только по части обработки металлов, но и в отстаивании своих интересов. Не петербургскому журналу объяснять, насколько были политизированы, материально и морально развращены столичные пролетарии. Напряженность социальных отношений на петроградских авиазаводах усугублялась всеми особенностями неустоявшейся, только зарождавшейся промышленности. Проще говоря, заводы постоянно лихорадило: срывы поставок и платежей, конфликты с военной приемкой, постоянно вносимые правки в технологическую документацию и т. п. Антагонизм существовал не только между интеллигенцией и рабочими, но и между рабочими и конторщиками, квалифици-

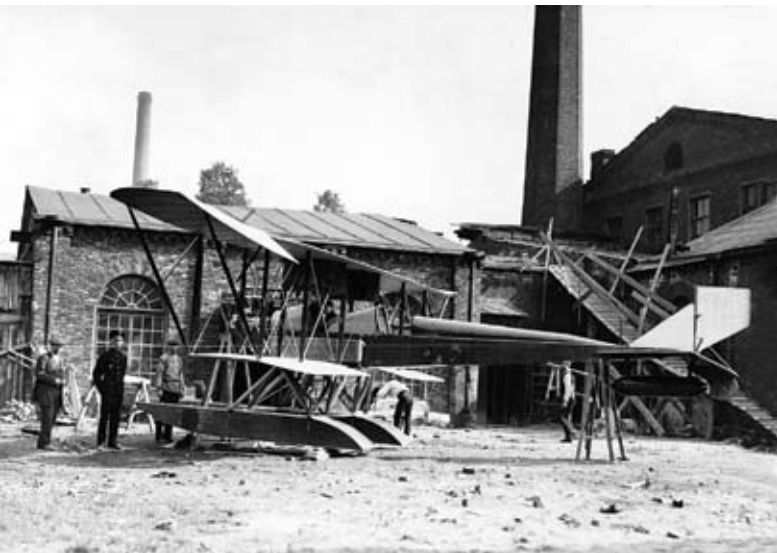
рованными рабочими и чернорабочими и т. п. Коллектив и технологии не устоялись, традиций не было. Авиационным энтузиазмом горели немногие.

Ситуация на «РБВЗ» усугублялась еще и присутствием Сикорского. Его имя вызывало особую ненависть у революционеров всех мастей: «сын черносотенца», «царский крестник», «кует оружие для продолжения войны», «наживается на военных поставках» и т. д. Достаточно просмотреть подписку «Правды», чтобы убедиться в особо пристальном большевистском внимании к Сикорскому и «РБВЗ». На провоцирование напряженности именно на этом заводе сил они не жалели. Как известно, и немцы тоже особенно интересовались именно «Руссобалтом».

Питерские авиазаводы не вылезали из забастовок. «Самое демократическое» трудовое законодательство царской России не позволяло администрации использовать для разрешения трудовых конфликтов государственные ресурсы. В демократической Франции во время забастовок в военное время на территорию завода сразу вводились сенегальские стрелки. Что делало НКВД в 1941–1945 гг. в подобной ситуации, тоже известно. При «проклятом царском режиме» все трудовые конфликты с рабочими администрация должна была решать сама. Именно этим и занимался Ярковский. Наследие ему досталось ужасное. Все расчеты по «Муромцам» были в ужасном состоянии и запущены. Из-за патриотизма и энтузиазма Шидловского большинство доработок (их было немыслимое количество) по этим уникальным машинам велось «на веру» за счет собственных средств «РБВЗ» без оплаты из госказны. Именно из этой патовой ситуации Ярковский завод и вытащил.

Он решил все финансовые проблемы «РБВЗ», с одной стороны, и, опираясь на свои сред-юнионистские знания, упорядочил отношения между трудом и капиталом. При этом он не только терпеливо объяснял «товарищам рабочим» их права и обязанности, но и жестко пресекал любые противозаконные действия. Не церемонился, выгонял и штрафовал. Естественно, нажил врагов среди честолюбцев-провокаторов и заводской шпаны. Судя по архивным материалам, он их без труда на митингах изобличал в демагогии, профессиональной, революционной и сред-юнионистской безграмотности. Давил интеллектом, не давал вести за собой рабочих, провоцировать беспорядки. Естественно, шпана его ненавидела и искала себе союзников вне завода среди «революционеров» всех мастей. Причем интересно, что среди его «революционных» врагов были как русские, так и поляки. Особенно выделялся некий конторщик Невядомский. Петроград был интернациональным городом. Борьба с заводскими демагогами и шпаной шла с переменным успехом. Распален-





ные митингами рабочие вывозили Ярковского на тачке, но, просидев пару месяцев без зарплаты, остывали и на руках возвращали директора на рабочее место в контору. Ярковский добивался в условиях непрекращающихся боевых действий на германском фронте финансирования от УВОФлота, восстанавливал производство, заставлял работать, завкому мешал самоуправствовывать...

В результате вновь начиналось недовольство. Такое балансирование «РБВЗ» продолжалось и в 1917, и в 1918 годах.

Заводской архив содержит сведения о всевозможных источниках конфликтов. Опираясь на свои связи в государственных структурах, Ярковский пресек попытку завкома продать немецким шпионам новейший опытный бомбардировщик «Илья Муромец Д-3», арестовал заводские склады спирта и масла, заставил завкомовцев вернуть в гараж все «реквизированные» заводские автомобили и т. д. Было за что его ненавидеть!

— Вероятно, вся эта печальная действительность должна была вызвать у Ярковского сильное разочарование в марксизме?

— Отношение Ярковского к происходящему в 1917 г. было чисто русским, интеллигентским. С одной стороны, сбылись идеалы его юности: рухнуло самодержавие, восторжествовала демократия, но с другой стороны — власть из рук интеллигентов-утопистов очень быстро перешла в руки безграмотных хамов и грязных аферистов.

Впрочем, судя по всему, сильное разочарование у Ярковского наступить так и не успело. Скорее, имело место раздрание дураками. В этом отношении весьма показательна хранящаяся в его уголовном деле стихотворение-пародия на «Песнь о Вещем Олеге».

Ярковский по-интеллигентски брюзжал, ерничал и ждал, когда дураки, наконец, поймут его величие, о нем вспомнят, позовут, попросят, поцелуют... Тем более что определенные основания для подобных надежд у него имелись. В 1918 г. он занял должность, о которой при царе мог только мечтать, — стал членом научно-технического комитета УВОФлота. Был членом всевозможных революционно-большевистских комитетов и советов, ему совершенно очевидно светило долгожданное профессорство. И вот такой трагический финал: постановлением Петроградской ЧК от 16 октября 1918 года его было предписано «Расстрелять как заложника после убийства товарища Урицкого»... (Урицкий — начальник ПетроЧК, убийство которого стало одним из поводов для начала массового красного террора. — Авт.)

Если бы Ярковский действительно разочаровался в социализме и революции, то, наверное, уехал бы в Польшу. Нет

ведь, не уезжал, на что-то надеялся. Вероятно, ему даже не приходило в голову, что с ним могут так поступить — просто расстрелять серийно.

С точки зрения большевистского карьеризма, Ярковский сделал в 1918 г. только одну ошибку: не послал куда подальше Петроград и не уехал вместе с Поликарповым (своим выдвиженцем и протеже) в Москву.

Если бы уехал вместе с УВОФлотом, и жив бы остался, и красным генералом бы стал.

Держал его (и его семью) Питер, не мог он с ним расстаться, поменять на Москву или Варшаву. Типичный интеллигент — пытался и честь соблудить, и большевистскую карьеру сделать. Обижался, не мог ни на что решиться.

— В чем главный трагизм судьбы Ярковского?

— Он не стал ни Туполевым в Совдепии, ни Сикорским в эмиграции. Его походя «шлепнули» как классового врага и забыли. А вместе с ним «шлепнули» тысячи инженеров, еще большему их числу удалось бежать за кордон. Россия за короткое время лишилась тех, кого много лет старательно выращивала в своих лучших в мире вузах — огромной армии специалистов высочайшей квалификации. Единицы, кои уцелели, осилить советскую индустриализацию уже не смогли. А многочисленные рабфаки оказались неспособны подготовить дореволюционным русским инженерам достойную замену.

Вместо разбежавшихся по всему свету и осчастлививших европейские страны, США и Австралию своими талантами сикорских и ботезатов, полуграмотные и жуликоватые советские наркомы вербовали за народные деньги «раппальских немцев» да безграмотных американцев, а то и просто международных аферистов с коминтерновскими рекомендациями. Вот и оказались накануне Второй мировой войны без тех самых инженеров, кои должны были обеспечить русскую армию лучшим в мире оружием.

Вместо бомбардировщиков Сикорского, истребителей Карвелова, вертолетов Ботезата, планеров Струкова, амфибий Корвин-Круковского, ракет Захарченко заваливать немецкую армию пришлось трупами русских мужиков, доверчиво поверивших в 1917 г. в светлое будущее.

В сущности, за расстрел Ярковского и ему подобных Россия расплачивается по сей день.

Настоящий инженер — продукция штучная. Трудно вырастить, легко потерять.

В первом полугодии 1917 г. транснациональные корпорации успешно завершили в России очередной важный этап маркетинговых войн XX в. против русской промышленности — удалась координация свержения монархии и саботажа рабочих на предприятиях, поставляющих продукцию для воюющей на фронте русской армии.

Уничтожение АО «РБВЗ», выпускающего автомобили, самолеты и вагоны, стало возможным благодаря лишению правления АО таких энтузиастов, как М.В. Шидловский и В.И. Ярковский.

Российская промышленность хочет вернуться на мировой рынок. Это возможно. С возрождением духа лидерства, присущего АО «Русско-Балтийский Вагонный Завод», завоевание рынков нашей промышленностью явно пойдет быстрее. Надеемся, бесценный опыт корпоративной культуры «РБВЗ» не затеряется в пыли истории и скоро проявится на каком-либо отечественном промышленном предприятии.

Журнал «Конкуренция и рынок» видит — интерес к деятельности «РБВЗ» возвращается в России.

Текст стихотворения В. И. Ярковского «Песнь о мудром марксисте» можно будет найти на сайте www.konkir.ru

Беседовал Дмитрий Митюрин ●