

«Работал добросовестно и много...» (жизнь и судьба флагмана I ранга А. К. Сивкова)

В. С. Мильбах, Ф. К. Саберов

В судьбах многих флагманов советского Военно-морского флота (ВМФ) массовые политические репрессии 1937–1938 гг. оставили свой трагический след. 17 высших флотских командиров, которые возглавляли наркомат ВМФ, командовали флотами, флотилиями, бригадами кораблей, возглавляли органы управления флота и имели флагманские звания, были арестованы по ложным обвинениям, объявлены «врагами народа» и уничтожены. Однако все они честно и беззаветно служили своей стране, не жалели сил для формирования ВМФ. Существовавший длительное время запрет на ознакомление с материалами архивно-следственных дел репрессированных препятствовал формированию историографии темы репрессий в ВМФ накануне Второй мировой войны, не позволил изучить судьбу каждого из репрессированных командиров (начальников). В статье на основе результатов исследования архивных документов представлены этапы жизненного пути одного из видных советских флотоводцев – флагмана I ранга А. К. Сивкова.

Ключевые слова: А. К. Сивков, гардемарин-механик, броненосный крейсер, морские силы Балтийского моря, командно-начальствующий состав, арест, расстрел, реабилитация.

Для цитирования: Мильбах В. С., Саберов Ф. К. «Работал добросовестно и много...» (жизнь и судьба флагмана I ранга А. К. Сивкова) // История повседневности. – 2023. – № 2. – С. 192–212. DOI 10.35231/25422375_2023_2_192

Введение

Обострившаяся во второй половине 1930-х гг. в Советском Союзе внутривойсковая обстановка не могла не затронуть вооруженные силы страны. Расширяющийся процесс преследования в армии и на флоте политически неблагонадежных привел к массовым увольнениям по политическим мотивам и арестам командно-начальствующего состава. На флоте в первую очередь репрессиям были подвергнуты те командиры (начальники), кто начинал службу в Российском императорском флоте, т.е. те специалисты, на опыте и знаниях которых во многом держался советский Военно-морской флот. Одним из таких руководителей являлся флагман I ранга Александр Кузьмич Сивков, выпускник Морского инженерного училища, командующий Краснознаменным Балтийским флотом.

В отечественной историографии проблема политических репрессий на флоте в 1937–1938 гг. не подвергалась комплексному исследованию, но о судьбах отдельных представителей ВМФ содержатся сведения в исследованиях В. Раппопорта и Ю. Геллера в книге «Измена Родине» [1], в работе Б. А. Викторова «Без грифа «секретно». Записки военного прокурора» [2]. Фундаментальным трудом по теме репрессий в Красной армии и на флоте является монография О. Ф. Сувенирова «Трагедия РККА 1937–1938» [3]. Значительный интерес для исследователей проблемы представляют работы Н. С. Черушева, особенно составленные им биографические словари репрессированных военных деятелей, стоявших у истоков создания Красной армии и флота, вложивших много сил, энергии и таланта в их дальнейшее развитие и совершенствование [4; 5].

Представляют интерес для изучения темы массовых политических репрессий командно-начальствующего состава на флоте опубликованные в 2000-х гг. работы отечественных исследователей В. В. Горохова [6], А. Г. Сапожникова, Д. Р. Чуракова [7], С. С. Близначенко [8], а также зарубежных авторов П. Вечоркевича [9] и Я. Войтковяка [10].

Немаловажное значение для исследования темы политических репрессий на флоте имеют сборники воспоминаний и очерков [11], а также источники личного происхождения – мемуары участников тех событий. Прежде всего это воспоми-

нания известных флотоводцев: Н. Г. Кузнецова [12], Г. Н. Холостякова [13], В. А. Андреева [14], И. В. Касатонова [15].

Несмотря на сохраняющуюся популярность темы массовых политических репрессий в Красной армии и флоте в 1937–1938 гг. и накопленный объем литературы по ней, некоторые важные вопросы еще остаются недостаточно исследованными. В частности, находятся в тени забвения фамилии многих военачальников, занимавших в 1930-е гг. высокие должности в управлениях наркомата обороны, в военных округах и на флотах. Нуждаются в уточнении биографические данные о репрессированных советских флотоводцах высшего звена, сведения о судьбах флагманов ВМФ, ставших жертвами политического террора накануне Второй мировой войны.

Результаты

Александр Кузьмич Сивков родился в Кронштадте 27 августа (8 сентября) 1892 г. В метрической книге Андреевского собора в Кронштадте указано, что он родился в семье «состоящего в запасе Онежской местной команды ефрейтора Косьмы Михайлова Сивкова и законной жены его Евдокии Васильевой» [16, л. 2]. Отец Александра в этот период был управляющим лесной биржей в Кронштадтском порту, но к купеческому сословию не принадлежал; потому в метрике и была сделана запись об «отставном ефрейторе».

В 10-летнем возрасте в августе 1902 г. Александр Сивков поступил в Кронштадтскую классическую гимназию. В аттестате зрелости, выданном ему 27 мая 1909 г., указано, что он «при отличном поведении кончил полный восьмиклассный курс», получив отличные оценки по большинству предметов, и лишь по двум – латыни и французскому – были «четвёрки», что, впрочем, не помешало Александру получить серебряную медаль. Это давало преимущество при поступлении в высшее учебное заведение. А. К. Сивков подал документы в два высших учебных заведения: императорский Петербургский университет и Морское инженерное императора Николая I училище в Кронштадте. Он был принят в оба учебных заведения, но выбрал Морское инженерное училище. В октябре 1909 г. Александр Кузьмич надел морскую форму. Избранию военной карьеры способствовала сама жизнь в Кронштадте – городе военных

моряков. Примером служил и старший брат Пётр, окончивший в 1907 г. Военно-медицинскую академию и служивший младшим врачом на крейсере «Диана».

Во время учёбы отметки Александра Сивкова не опускались ниже 10 баллов (по 12-балльной системе). Поведение его было безупречным; в журнале взысканий, куда заносились даже самые незначительные проступки гардемарина, в апреле 1913 г. появилась единственная запись: «не подвергался» [17, л. 6]. Летние практические плавания, проходившие в Финском заливе, гардемарин-механик (произведён 14 августа 1910 г.) А. К. Сивков провёл без замечаний. Успехи Александра в службе и учёбе были отмечены нашивками младшего унтер-офицера.

15 апреля 1913 г., по окончании теоретического курса училища, приказом по флоту и Морскому ведомству № 105 Александр Сивков был произведён в корабельные гардемарин-механики (в одной из статей, посвящённых А. К. Сивкову, есть такая фраза: «поступил на механическое отделение Морского инженерного училища, которое окончил в 1913 году, получив чин "гардемарин-механик"» [18], что в корне неверно). Как мы знаем, гардемарин-механиком А. К. Сивков стал ещё в 1910 г. в младшем специальном классе училища, по окончании же училища в 1913 г. – корабельным гардемарин-механиком (отличительная особенность этого воинского звания – широкая полоса вдоль всего погона, как у кондуктора, но с наложенным гардемаринским якорем); кроме того, «гардемарин» – это звание, а не чин, и в «Табель о рангах» не входило.

18 мая 1913 г. циркуляром Главного морского штаба № 144 А. К. Сивков был зачислен в 1-й Балтийский флотский экипаж для практического плавания. С 1907 г. на флоте сложилась система, когда выпускники – «корабельные гардемарин» – направлялись в практическое плавание, во время которого сдавали экзамены на первый офицерский чин мичмана. К экзамену он начал готовиться в ходе «внутреннего плавания» в Финском заливе на броненосном крейсере «Адмирал Макаров» с 15 мая по 25 августа 1913 г.; 26 августа был переведён на броненосный крейсер «Россия», который через месяц, 28 сентября, ушёл в заграничное плавание с группой корабельных гардемарин и учеников класса строевых унтер-офицеров. Как указывал впоследствии Александр Кузьмич,

плавание проходило «в Вест-Индии, Америке и Средиземном море» [19, л. 3]. На самом деле это были два отдельных плавания. В первом – крейсер заходил в английский Плимут, затем на Мадейру; посетили Бриджтаун на английском Барбадосе, острова Сент-Винсент и Санта-Лючия в Вест-Индии. В этот период в аттестационном листе на А. К. Сивкова в графе «Результаты поверочных экзаменов» появилась лишь одна запись: «знание корабля – удовлетворительно». Заполняя графы аттестации, командир «России» отмечал: «Способен. Нравственный. Воспитан. Способность к морской службе – есть. Любовь к морской службе – есть. Дисциплинарен. Распорядителен. Исправность по службе – исправен. Здоров» [17, л. 3]. Помимо командира и старшего офицера крейсера под аттестацией подписались все офицеры корабля.

Очевидно, что экзамен на чин А. К. Сивков сдал вполне успешно. Находясь в плавании, корабельные гардемарины узнали о производстве в офицеры (высочайший приказ № 1219 от 5 октября 1913 г.) [20, л. 2]. А. К. Сивков был произведён в инженер-механики мичманы, оказавшись по старшинству 17-м в выпуске из 44 гардемарин механического отдела училища.

С момента производства А. К. Сивков стал исполнять обязанности вахтенного механика броненосного крейсера «Россия». Условия плавания в тропическом климате Карибского моря были нелёгкими, а несении вахты в машине становилось серьёзным испытанием даже для здорового молодого человека. Побывав в Кингстоне на Ямайке, крейсер ушёл в американский Ньюпорт-Ньюс: там крейсер пробыл с 27 декабря 1913 г. по 22 января 1914 г., ремонтируя повреждения в паровой машине. Затем в тяжёлых штормовых условиях крейсер совершил переход через Атлантику (с заходом на Азорские острова) и 8 февраля 1914 г. прибыл во французский Брест. Через 10 дней крейсер ушёл в германский Киль, откуда вскоре вышел к родным берегам, прибыв в Либаву 1 марта [21].

Пробыв в порту императора Александра III всего восемь дней и приняв на борт учеников машинной школы и слушателей временного штурманского офицерского класса, крейсер «Россия» ушёл во второе заграничное плавание. На этот раз его маршрут пролегал вдоль берегов Европы в Средиземное море с заходами в Плимут, на Мадейру, в Алжир, на Гиерские острова, в Тулон,

Виго, Бирхавен и датский Каллундборг; 29 апреля 1914 г. крейсер возвратился в Кронштадт.

На «России» инженер-механик мичман Сивков встретил начало Первой мировой войны; крейсер ушёл в море 18 июля 1914 г. В составе 2-й бригады крейсеров Балтийского флота он участвовал в набеговых операциях, прикрытии лёгких сил флота, минных постановках в германских водах (январь 1915), причём на выставленных минах подорвался германский лёгкий крейсер. 6 декабря 1915 г. приказом командующего Балтийским флотом А. К. Сивков «за самоотвержение и мужество» был награждён орденом Св. Станислава 3-й степени с мечами и бантом; 18 января 1916 г. награждение было утверждено императорским указом [20, л. 2 об.]. Единственная сохранившаяся аттестация на А. К. Сивкова за период войны датирована 10 сентября 1915 г. и подписана командиром «России» капитаном I ранга К. К. Нехаевым: «Способен к морской службе. Нравственный, положительного характера. Здоровый. Воспитан и дисциплинарен. Хорошо знает своё дело, относится к нему серьёзно и усердно. Командуя машинной ротой, он поддерживает в ней должную дисциплину и порядок. Заведуемая часть в хорошем порядке» [17, л. 8]. Подобные документы, хоть и не в полной мере, всё же дают представление о характере Александра Кузьмича и его отношении к службе.

8 октября 1915 г. А. К. Сивков был назначен на эсминец «Изяслав» трюмным механиком; к новому месту службы он убыл только 3 ноября. Эсминец «Изяслав», принадлежащий ко 2-й серии эсминцев типа «Новик», достраивался на Ревельском заводе акционерного общества «Беккер и Ко». Поскольку эсминец не вошёл ещё в состав флота, должность Сивкова изменилась: с 29 февраля 1916 г. он стал именоваться «непосредственно наблюдающим по механической части за постройкой кораблей в Балтийском море», фактически оставаясь на «Изяславе» и активно участвуя в его достройке. В августе 1916 г. «Изяслав» приступил к испытаниям (фактически продолжались до июня 1917 г.). Деятельность инженер-механика мичмана Сивкова на постройке эсминца была должным образом оценена: приказом командующего Балтийским флотом № 944 от 6 декабря 1916 г. «за труды, понесённые по обстоятельствам военного времени», А. К. Сивков был награждён орденом Св. Анны 3-й

степени; в тот же день высочайшим приказом № 1600 он был произведён в инженер-механики лейтенанты «по линии» (т. е. по выслуге) [20, л. 3].

28 декабря 1916 г. А. К. Сивков был переведён на эскадренный миноносец «Мощный» исправляющим должность судового механика. Фактически же А. К. Сивков оставался на «Изяславе» как минимум до мая 1917 г., хотя это и не нашло отражения в его послужном списке. Будущий адмирал флота Советского Союза И. С. Исаков (весной 1917 г. мичман, назначенный на эсминец «Изяслав» после окончания отдельных гардемаринских классов) вспоминал впоследствии:

В дни Февральской революции 1917 г. я встретился с А. К. Сивковым на заводе Беккера и Ко в Цигельской бухте под Ревелем, на строящемся эсминце «Изяслав», на котором он служил в должности «трюмного механика», в чине мичмана. Сивков с головой ушёл в революционные события, редко бывал на корабле, а больше в Ревеле, во многих комитетах или на митингах... К какой партии тогда принадлежал т. Сивков – не знаю, но по высказываниям и спорам в кают-компании – очевидно, ближе всего был к программе большевиков [22, л. 56].

Отметим, что вспыхнувшие в те февральско-мартовские дни 1917 г. в базах флота матросские бунты унесли жизни 65 морских офицеров [23], однако на кораблях, стоявших в Ревеле, никто не пострадал, офицеры не были арестованы и продолжали службу.

В конце апреля или начале мая 1917 г. инженер-механик лейтенант А. К. Сивков убыл к месту нового назначения. Эсминец «Мощный» постройки 1905 г. был «угольным» миноносцем и, конечно, уступал «Изяславу» по многим параметрам. Тем не менее «Мощный» нёс дозорную службу в Финском заливе, участвовал в минных постановках, конвоировал транспорт. А. К. Сивков оставался на «Мощном» и после Октябрьских событий; лишь 13 марта 1918 г., воспользовавшись декретом Совета народных комиссаров о роспуске старой армии, он был «уволён от службы» [24, л. 8]. Исходя из изложенного, можно утверждать, что А. К. Сивков не участвовал в Ледовом походе Балтийского флота (апрель 1918 г.), как это утверждается в некоторых статьях: «в начале 1918 года добровольно вступил в ряды военных

моряков Рабоче-крестьянского Красного флота (РККФ), участвовал в знаменитом Ледовом походе в 1918 году» [18]. А. К. Сивков, демобилизовавшись в марте 1918 г., уехал в Петроград и, естественно, не мог принять участие в переходе кораблей флота из Гельсингфорса в Кронштадт; эсминец «Мощный» вообще был оставлен в Гельсингфорсе из-за невозможности его проводки во льдах. Не вступал А. К. Сивков и «в ряды военморв РККФ», тем более «добровольно», а перешёл на гражданскую службу. Остаётся неизвестным, что послужило причиной его увольнения с флота.

А. К. Сивков больше года проработал на гражданской службе, поступив инженером в механический отдел Мариинского областного управления водного транспорта. В РККФ он вступил не добровольцем, а был призван по мобилизации в мае 1919 г. и принял участие в Гражданской войне; он был назначен флагманским инженер-механиком Чудской флотилии [24, л. 8]. База флотилии, находившаяся в с. Раскопель, со стороны Чудского озера была блокирована кораблями белоэстонцев, а по суше вплотную к базе подошли войска Северо-Западной армии генерала Н. Н. Юденича. Несколько кораблей флотилии были затоплены, некоторые ушли к белым; Чудская флотилия была расформирована, а её имущество было передано на формирование Припятской флотилии с базой в Мозыре. 15 июля 1919 г. флагманским механиком флотилии был назначен А. К. Сивков [24, л. 6].

Припятская флотилия действовала в интересах войск Западного фронта, осуществляя перевозки войск и грузов, оказывая огневую поддержку пехотным частям. В сентябре 1919 г. флотилия была расформирована, корабли и личный состав переданы в состав Днепровской военной флотилии. Флагманским инженер-механиком и одновременно начальником механической части штаба флотилии стал А. К. Сивков. В составе Днепровской военной флотилии он участвовал в боях с войсками генерала А. И. Деникина, против польских войск и с многочисленными бандами на Украине. В феврале 1920 г. А. К. Сивков был принят в члены РКП(б).

21 октября 1920 г. А. К. Сивков был зачислен слушателем механического отдела Военно-морской академии (приказ по академии № 269); в мае 1922 г. по личному желанию он был переведён на военно-морской отдел академии, о чём исследо-

ватели обычно не упоминают. 16 марта 1925 г. он «успешно», как сказано в приказе по флоту и Морскому ведомству № 120, окончил академию и был назначен для стажировки в Морские силы Балтийского моря (МСБМ). После положенного отпуска А. К. Сивков с 1 мая 1925 г. вступил в обязанности помощника командира эсминца «Энгельс»; 4 июня он был переведён помощником командира на эсминец «Зиновьев», а 1 октября того же года назначен командиром эсминца «Сладков» [24, л. 3]. Стоит отметить, что это был первый случай в истории РККФ, когда инженер-механик, перейдя на строевую службу, стал командиром корабля.

5 апреля 1926 г. приказом по МСБМ № 271 А. К. Сивков был переведён командиром на эсминец «Сталин» (частые перемещения по службе были в те годы, к сожалению, обычным явлением). 7 января 1927 г. Сивкова, учитывая его академическое образование, назначили помощником начальника оперативного отдела штаба МСБМ [24, л. 3] (некоторые исследователи почему-то пишут о должности «первого помощника», что совершенно неверно). Безусловно, опыт штабной работы пригодился Александру Кузьмичу в последующей службе. Оперативный отдел штаба флота стал ступенькой для повышения: 10 января 1928 г. он был назначен командиром линкора «Октябрьская революция».

«Линкоровская школа», по мнению командующего МСБМ М. В. Викторова и начальника штаба Л. М. Галлера – «старых» линкоровцев, была необходима флотскому командиру для продвижения по службе. А. К. Сивков командовал «Октябрьской революцией» с января 1928 г. по март 1930 г., совмещая командование с должностью военного комиссара (с декабря 1929 г.). В период службы не обошлось без происшествий: летом 1928 г. линкор был протаранен крейсером «Аврора» на большом кронштадтском рейде, получив пробоину; в июне 1929 г. при перекладке руля на циркуляции линкор потерял большой руль (в сухом доке впоследствии поставили руль с недостроенного линкора «Фрунзе»); в июле того же года во время учебных стрельб у одного из 120-мм орудий произошёл т.н. «затяжной выстрел», в результате чего вспыхнул пожар (загорелись полузаряды) и несколько краснофлотцев получили ожоги [25, с. 58]. Можно, конечно, говорить, что эти происшествия послу-

жили основанием к переводу А. К. Сивкова на береговую службу, но документы эту версию не подтверждают.

Адмирал В. Ф. Трибуц впоследствии так вспоминал о «линковском» периоде» службы А. К. Сивкова:

Знаю Сивкова Александра Кузьмича по совместной службе <...> когда он командовал линейным кораблём «Октябрьская Революция», а я плавал на линейном корабле «Марат» старшим помощником. За этот период его командования кораблём мне известно, что он, будучи членом коммунистической партии, успешно справлялся со своими обязанностями. Организация, порядок и дисциплина на корабле были вполне удовлетворительными. Как командир корабля Сивков А. К. пользовался общим уважением личного состава корабля, и несмотря на то, что был офицером-механиком, успешно командовал кораблём [22, л. 58].

Отметим, что различные ЧП преследовали в те годы и другие линкоры. Так, 7 августа 1933 г. на «Марате» из-за преждевременного открытия замка орудия во 2-й башне (после «затяжного» выстрела) начался пожар, грозивший взрывом боезапаса; командир линкора В. И. Иванов принял решение затопить погреба башни, спасая корабль, в результате чего погибли 68 чел. [25, с. 70]. Действия командира были признаны правильными, и он не был отстранён от должности.

Александрю Кузьмичу Сивкову должность начальника Технического управления УВМС РККА была предложена как повышение: в январе 1930 г. высшая аттестационная комиссия наркомата по военным и морским делам СССР посчитала, что он «должности командира линкора вполне соответствует» и «подлежит продвижению на должность начальника Технического управления» [26, л. 52 об.]. Начальник ВМС РККА Р. А. Муклевич в своих рабочих записях за 29 февраля 1930 г. отметил: «Был в Ленинграде. Вызвал к себе Сивкова и сделал ему предложение принять должность начтехупра. Ответа сразу не дал, обещал ответить письменно» [27, л. 45].

25 февраля того же года А. К. Сивков направил Муклевичу письмо:

Дорогой Ромуальд Адамович! Я согласен принять Ваше предложение. Мне хотелось бы только одного – сохранить строевую линию, быть, числиться

по строевой линии. Дело тут не в цвете нашивок, а в праве носить золотые, а не серебряные галуны <...> С командирским приветом А. Сивков.

Такое трепетное отношение к нашивкам плавсостава понятно, учитывая, что А. К. Сивков был ранее инженер-механиком (в царское время механики носили серебряные погоны, в отличие от золотых у строевых офицеров). Р. А. Муклевич это прекрасно понимал; 28 февраля 1930 г. он направил ответное письмо:

Дорогой Александр Кузьмич! Очень рад Вашему согласию. При ближайшем докладе вопрос поставлю перед Наркомом; уверен в положительном решении. Что касается строевой линии и цвета нашивок, то вопрос тут ясен – будет сделано так, как это делается в армии при подобных перемещениях, т.е. сохраняется и внешне, и по существу строевая линия <...> С приветом Р. Муклевич [26, л. 53].

Очевидно, что начальник ВМС РККА хотел видеть именно Сивкова во главе управления, занимавшегося тогда вопросами военного кораблестроения. В своём рапорте от 6 марта 1930 г. на имя наркомвоенмора Р. А. Муклевич писал:

Вынужден категорически просить Вашего согласия на замену Н-ка Техупра т. Власьева. Жестокие сокращения сметы морских сил и загрузка промышленности заказами по коммерческому судостроению создали в его работе такие затруднения, которые он сам устранить не в состоянии <...> Наиболее достойным и единственным кандидатом ему в приемники может быть только нынешний командир линкора «Октябрьская Революция» т. Сивков. Это всесторонне образованный командир с подходящим как техническим, так и строевым образованием и стажем [27, л. 47].

11 марта К. Е. Ворошилов написал на рапорте начальника ВМС свою резолюцию: «Не возражаю против замены т. Власьева т. Сивковым. Командупру провести». 29 марта 1930 г. состоялся приказ о назначении А. К. Сивкова начальником Технического управления ВМС РККА.

В центральном аппарате УВМС РККА А. К. Сивков прослужил в течение пяти лет, занимая ответственные должности: начальник Технического управления (март 1930 г. – февраль 1932 г.), 4-го управления (февраль 1932 г. – апрель 1933 г.), Управ-

ления кораблестроения (апрель 1933 г. – январь 1935 г.), 5-го отдела УВМС РККА (январь – август 1935) [28]. Необходимо отметить, что А. К. Сивков в этот период выезжал в командировки в Германию, Голландию, Францию и Италию для знакомства с верфями и заводами, вёл переговоры о размещении на иностранных верфях советских заказов на постройку боевых кораблей, занимался вопросами покупки проектной документации и ознакомления с новыми технологиями в кораблестроении. Изучение документов (письма А. К. Сивкова, отчёты о командировках и т.п.), хранящихся в Российском государственном архиве Военно-морского флота (РГА ВМФ), позволяет более подробно осветить деятельность Александра Кузьмича в эти годы. Заслуги его в области военного кораблестроения были отмечены орденом Красной Звезды (23 декабря 1935 г.).

Александр Кузьмич, безусловно, стремился к возвращению на действующий флот (вспомним его отношение к «строевой линии»). 20 августа 1935 г. А. К. Сивков был назначен начальником штаба Краснознамённого Балтийского флота вместо отстранённого от должности И. С. Исакова. Причиной освобождения от должности послужила гибель подводной лодки Б-3 (бывшая «Рысь») со всем экипажем в 55 чел. (в т.ч. группой курсантов), протараненной линкором «Марат» ночью 25 июля 1935 г. во время учений в Финском заливе [25, с. 71]. К трагедии привели не столько ошибки, допущенные командирами обоих кораблей (А. П. Голоднов и А. Ф. Леер), сколько фактор «начальственного присутствия». И. С. Исаков находился в момент столкновения на кормовом мостике «Марата» вместе с наркомом обороны СССР К. Е. Ворошиловым, командиром бригады линкоров Г. И. Левченко и командиром 2-й бригады подлодок П. А. Штейнгаузен; в тот момент, когда Б-3, имитировав торпедную атаку, нырнула под линкор, кто-то с кормового мостика приказал командиру «Марата» А. Ф. Лееру (находился на ходовом мостике) повернуть влево. Командир линкора беспрекословно выполнил приказ, протаранив всплывавшую с левого борта Б-3. После этой трагедии с должностей были сняты начштаба флота И. С. Исаков, командир «Марата» А. Ф. Леер, командир 2-й бригады ПЛ КБФ А. Ф. Штейнгаузен. Все понимали, кто мог отдать этот идиотский приказ, приведший к трагедии, а кто взял на себя вину. Понимал это и А. К. Сивков,

заменивший И. С. Исакова на посту начальника штаба КБФ, понимал и не забыл.

Воинское звание флагман II ранга было присвоено А. К. Сивкову приказом НКО СССР № 2484 от 26 ноября 1935 г.

Через 1,5 года, в январе 1937 г., командующий КБФ Л. М. Галлер ушёл на повышение в центральный аппарат ВМС, на его место был выдвинут флагман II ранга А. К. Сивков. Тогда же предложение вновь возглавить штаб флота получил И. С. Исаков. Сам он писал впоследствии, что после непродолжительной службы на «Изяславе» весной 1917 г. с Сивковым виделся редко, в основном на совещаниях. «Была ли его инициатива в моём назначении – не знаю, так как никогда с ним близок не был» [22, л. 56]. А. К. Сивков в личных беседах никогда не поднимал эту тему – не такой был характер. С подчинёнными Александр Кузьмич придерживался строго официального тона, что, вероятно, не всем нравилось.

За время знакомства А. К. Сивков показал себя очень энергичным, волевым и честолюбивым человеком, – вспоминал И. С. Исаков. – Однако последнее не отразилось отрицательно на работе, так как он добивался личного успеха тем, что старался поднять боевую подготовку и организацию службы на флоте на более высокий уровень и обогнать другие флоты. При этом он не прибегал к каким-либо обманным методам. Работал добросовестно и много... Он был начитан в политической и специальной области и в отношении общего уровня развития выделялся над другими [22, л. 57].

Одновременно с назначением на должность командующего КБФ А. К. Сивкову было присвоено звание флагмана I ранга (приказ НКО СССР № 375/п от 25.01.1937 г.). В этот период в стране существенно изменилась внутривластная обстановка: в армии и на флоте начались массовые политические репрессии. В прямой связи с этими процессами является и совместное постановление ЦИК и СНК СССР от 10 мая 1937 г. о создании в военных округах и на флотах военных советов, а также введении института военных комиссаров. Во исполнение этого постановления, а также соответствующего приказа наркома обороны 29 мая 1937 г. был сформирован Военный совет КБФ, состоящий из командующего флотом и двух членов [29, л. 265].

С первых дней своего существования Военный совет КБФ был завален потоком донесений командиров и военкомов всех уровней, докладывавших о ходе проведения политической чистки во вверенных им соединениях; приходилось реагировать и на заявления бдительных военнослужащих, сообщающих о вредительской и антисоветской деятельности сослуживцев. Заседания военного совета, на которых А. К. Сивков присутствовал как председатель, становились фактически ежедневными. Военный совет КБФ также рассматривал вопросы увольнения командно-начальствующего состава по политическим мотивам, санкционировал аресты командиров и политработников по спискам, представленными особым отделом (ОО) НКВД КБФ. Следует отметить, что в некоторых случаях ВС КБФ под председательством А. К. Сивкова отказывал в увольнении командиров, считая обвинения в их адрес недостаточными или недоказанными. В июне 1937 г. А. К. Сивков дважды отказал ОО НКВД КБФ в санкции на арест военнослужащих, ограничившись резолюцией: «демобиловать из РККФ». Довольно смелое решение по тем временам, так как авторитет органов НКВД был настолько высок, что заниматься детальным разбирательством дел по каждому командиру из списка, представленному особым отделом, было просто опасно. Подобные решения командующего шли вразрез с мнением особого отдела.

15 июля 1937 г. А. К. Сивков был арестован сотрудниками управления государственной безопасности УНКВД Ленинградской области (УГБ УНКВД ЛО). Следует отметить, что после его ареста военный совет КБФ поддался давлению органов НКВД, послушно санкционируя аресты, т.е. не смог воспрепятствовать репрессиям среди командно-начальствующего состава КБФ.

К моменту ареста А. К. Сивкова у следователей НКВД было уже достаточно компрометирующих материалов. Показания об участии Сивкова в «антисоветском военном заговоре» были получены от начальника ВМС РККА В. М. Орлова (арестован 10 июля 1937 г.), начальника Управления кораблестроения ВМС Б. Е. Алякрицкого (арестован 10 июля 1937 г.), начальника Научно-испытательного института военного кораблестроения (НИИВК) Н. В. Алякринского (арестован 11 июля 1937 г.), заместителя начальника НИИВК Р. М. Бомзе (арестован 11 июля 1937 г.). Все показания были получены путём применения неза-

конных методов следствия или прямого обмана: например, арестованного заставляли стоять в кабинете следователя по 100 ч и более (т.н. «стойка»); или уговаривали подписать признательные показания, так как «это нужно для советской власти», обещая вынесение на суде мягкого приговора и т.п. [22, л. 36].

А. К. Сивков в первые дни после ареста отказывался подписывать признательные показания, но уже через четыре дня «сознался». На допросе 20 июля 1937 г. он показал: «В течение нескольких дней после моего ареста я пытался обмануть следствие и скрыть своё участие в заговоре. Убедившись в бесполезности дальнейшего запирательства, я решил рассказать всю правду о моём участии в заговоре» [22, л. 8]. Далее А. К. Сивкову оставалось лишь подписывать листы заранее отпечатанного на машинке протокола допроса. В нём Александр Кузьмич «признавался» в том, что в несуществующий заговор его завербовал в 1933 г. начальник ВМС РККА В. М. Орлов, а сам он вскоре вовлёк в деятельность заговорщиков других лиц; якобы проводил вредительскую деятельность, направленную «к задержке строительства флота, задержке развития и создания морского оружия»; передавал секретные сведения немецкой разведке через шпиона по фамилии Шпис (вероятно, выдуманный следователями персонаж). Конкретики («пароли, явки, адреса») в показаниях А. К. Сивкова нет, всё описано общими фразами, лишь создающими иллюзию участия в антисоветском заговоре.

Летом 1937 г. на КБФ, как и повсюду в стране, шли массовые аресты. В период 1937–1938 гг. на Балтике были арестованы по сфабрикованным обвинениям 625 лиц командно-начальствующего состава, не менее 1063 чел. было уволено с военной службы по политическим мотивам [30, с. 196]. Никого не смущали совершенно дикие, немислимые обвинения, предъявляемые арестованным, вопиющие нарушения процессуальных норм, нестыковки в показаниях, отсутствие вещественных доказательств. Видимо, А. К. Сивков, как и многие арестованные командиры, надеялся, что во время судебного разбирательства ему удастся доказать свою невиновность. 22 февраля 1938 г. в Ленинграде состоялось закрытое заседание выездной сессии Военной коллегии Верховного суда СССР под председательством диввоенюриста Иевлева, на котором

А. К. Сивков сообщил суду, что «виновным себя не признаёт. Свои показания на предварительном следствии и все заявления, поданные им на имя НКВД, он не поддерживает и считает их ложными». Александр Кузьмич также заявил, что он не мог завербовать Н. В. Алякринского (начальник НИИ военного кораблестроения) в контрреволюционную организацию в 1932 г., так как он сам, Сивков, был «завербован» в эту организацию, согласно показаниям В. М. Орлова (начальник морских сил РККА), в 1933 г. Показания других лиц в отношении него, Сивкова, не соответствуют действительности, «все эти лица его оговаривают». Выслушав подсудимого, председательствующий предоставил ему последнее слово, в котором А. К. Сивков просил суд «сохранить ему жизнь, чтобы доказать, что он не был врагом» [22, л. 8 об.].

Члены суда удалились на короткое совещание, после которого объявили своё решение: А. К. Сивков по ст. 58-1 «б», 8, 11 УК РСФСР приговаривался к высшей мере уголовного наказания – расстрелу, с лишением воинского звания «флагман I ранга» и конфискацией всего лично ему принадлежащего имущества. Дело Сивкова рассматривалось в соответствии с постановлением ЦИК СССР от 1 декабря 1934 г., т.е. без участия защиты и без права обжалования приговора. Заседание началось в 14 ч 40 мин, было закрыто в 15 ч 00 мин, т.е. на решение судьбы командующего Балтийским флотом ушло всего 20 мин!

В 1956 г. в процессе пересмотра дела А. К. Сивкова было установлено, что в немецких архивах нет никаких сведений о его шпионской деятельности; все показания против Сивкова, равно как и его собственные признания, не соответствуют действительности; никаких доказательств существования антисоветского военного заговора, как и участия в нём А. К. Сивкова, обнаружено не было. Адмирал флота Советского Союза И. С. Исаков, характеризуя А. К. Сивкова, писал: «Никогда, за время политических выступлений или в повседневной работе, А. К. Сивков не допустил политических ошибок или сомнительных высказываний»; адмирал В. Ф. Трибуц сообщил, что Сивков «был предан нашей Родине и нашей партии, пользовался общим авторитетом и был требовательным адмиралом». Определением Военной коллегии Верховного суда СССР от 10 октября 1956 г. Александр Кузьмич

Сивков был реабилитирован. Приказом министра обороны СССР № 05750 от 27 декабря 1956 г. А. К. Сивков был исключён из списков ВМФ ввиду смерти, приказ наркома ВМФ СССР № 01083 от 11 октября 1938 г. о его увольнении по ст. 44 п. «в» (в связи с арестом) отменён [28].

Обсуждение и выводы

Старший брат А. К. Сивкова тоже был репрессирован по надуманным обвинениям: бригаовенврач Пётр Кузьмич Сивков, начальник санитарной службы ВМУ связи им. Орджоникидзе, был расстрелян в январе 1938 г. Младший брат, Аркадий, избежал репрессий, стал генерал-лейтенантом артиллерии, возглавлял Артиллерийскую академию им. Дзержинского, воевал в Великую Отечественную войну и погиб в ноябре 1944 г. от осколков вражеского снаряда. Супруга Александра Кузьмича – Елена Павловна Сивкова – много лет провела в лагерях и ссылке; она была реабилитирована только в 1956 г. Елена Павловна проживала в Ленинграде и получала пенсию за мужа до своей смерти в январе 1989 г.

Репрессии 1937–1938 гг. нанесли серьёзный урон кадрам советского флота. В связи с вводом в строй большого числа кораблей, построенных в рамках новой кораблестроительной программы, флот остро нуждался в опытных командирах; репрессии же обострили кадровую проблему. Со службы были «изъяты» командиры самого работоспособного возраста – в основном 30–45 лет. Чтобы заполнить образовавшиеся бреши, началось массовое, необоснованное выдвижение молодых командиров на вышестоящие должности, без учёта образования и служебного опыта. Старшие лейтенанты, имевшие за плечами всего 3–4 года службы, становились командирами новейших эсминцев; вчерашние моряки торгового флота после учёбы на курсах назначались на подводные лодки на должности помощников командиров; капитаны III ранга, не имевшие опыта командования соединениями, выдвигались на должности начальников штабов и командующих флотами и флотилиями. Из военно-морских учебных заведений были уволены почти все преподаватели, имевшие опыт дореволюционной службы; на преподавательскую работу стали назначать молодых лейтенантов сразу после выпуска из училища. На командных должностях в РККФ практически не осталось флагманов, имевших

опыт Первой мировой войны, тогда как в немецком «кригсмарине» все командиры соединений и начальники их штабов имели такой опыт, причём в офицерских чинах.

Увеличение количества аварий и чрезвычайных происшествий на флоте вследствие отсутствия должного опыта и знаний командно-начальствующего состава также следует считать результатом политики массовых политических репрессий. Боязнь ответственности в принятии решений, поразившее командование всех уровней, привело к упрощению в вопросах боевой подготовки, чего всегда стремился избегать А. К. Сивков. В отчётах о проведённых учениях периода 1939–1941 гг. регулярно отмечались опасное кораблевождение, неудовлетворительные стрельбы, слабое знание командирами морского театра и своей специальности, падение уровня воинской дисциплины. Эти проблемы проявились в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг. и наиболее ярко в начальный период Великой Отечественной войны. Репрессии в отношении флотских командиров, таких как А. К. Сивков, имевших высокую профессиональную подготовку, большой жизненный и служебный опыт, пагубно сказались на боевой готовности сил советского ВМФ.

Список литературы

1. Рапопорт В., Геллер Ю. Измена Родине. М.: Стрелец, 1995. 462 с.
2. Викторов Б. А. Без грифа «секретно». Записки военного прокурора. М.: Юридическая литература, 1990. 387 с.
3. Сувениров О. Ф. Трагедия РККА 1937–1938. М.: ТЕРРА, 1998. 528 с.
4. Черушев Н. С., Черушев Ю. Н. Расстрелянная элита РККА (командармы 1-го и 2-го рангов, комкоры, комдивы и им равные). 1937–1941. Биографический словарь. М., 2012. 496 с.
5. Черушев Н. С., Черушев Ю. Н. Расстрелянная элита РККА. 1937–1941: Комбриги и им равные. М.: Кучково поле; Икс-Хистори, 2014. 528 с.
6. Горохов В. В., Мильбах В. С., Саберов Ф. К., Чураков Д. Р. Политические репрессии командно-начальствующего состава, 1937–1938 гг. Черноморский флот. СПб.: Издательско-полиграфический комплекс «Гангут», 2017. 340 с.
7. Мильбах В. С., Сапожников А. Г., Чураков Д. Р. Политические репрессии командно-начальствующего состава, 1937–1938 гг. Северный флот. СПб.: Издво С.-Петербургского университета, 2014. 216 с.
8. Близниченко С. С. Боевая летопись Военно-морского флота Советского Союза: потери в результате репрессий 1930-х годов. Краснодар, КубГТУ, 2010. 282 с.
9. Wieczorkiewicz P. P. Lancuch smierci. Czystka w Armii Czerwonej 1937–1939. Oficyna Wydawnicza RYTM. 2001. 700 s.

10. Wojtkowiak J. Polacy I Litwini, oficerowie Armii Czerwonej w latach 1922–1941. Warszawa, 2015. 660 s.

11. Флагманы. Серия Временем разрешено. Сборник воспоминаний и очерков. М.: Воениздат 1991. 283 с.

12. Кузнецов Н. Г. Накануне. М.: АСТ. 2003. 574 с.

13. Холостяков Г. Н. Вечный огонь. М.: Воениздат. 1976. 415 с.

14. Андреев В. А. Моря и годы. Рассказы о былом. М.: Воениздат. 1982. 286 с.

15. Касатонов И. В. Флот выходит в океан. СПб.: Астра-Люкс, 1995. 324 с.

16. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 434. Оп. 2. Д. 1764.

17. РГА ВМФ. Ф. 873. Оп. 17. Д. 232.

18. Близниченко С. С. «Вы сделали из меня шпиона... и это Вам партия не простит». Судьба командующего Балтийским флотом флагмана 1 ранга А. К. Сивкова // Военно-исторический журнал. – 2013. – № 9. – С. 53.

19. РГА ВМФ. Ф. р 352. Оп. 2. Д. 183.

20. РГА ВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Д. 73 «с».

21. Мельдер И. И. Заграничные походы крейсера «Россия» в 1913–1914 годах // Гангут. – 2014. – Вып. 81. – С. 127–136.

22. Архив Управления ФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области (УФСБ по СПб и ЛО). Д. П-18729.

23. Саберов Ф. К. Трагедия Балтийского флота. Матросский бунт 1917 г. СПб.: ИПК «Гангут», 2018. 240 с.

24. РГА ВМФ. Ф. р2192. Оп. 4. Д. 2981.

25. Васильев А. В. Первые линкоры Красного флота. «Марат», «Октябрьская Революция», «Парижская Коммуна». М.; «Луза», «Коллекция», «Эксмо», 2008. 141 с.

26. РГА ВМФ. Ф. р1483. Оп. 1. Д. 100.

27. РГА ВМФ. Ф. р1483. Оп. 1. Д. 88.

28. Центральный военно-морской архив (филиал Центрального архива МО РФ). Учётно-послужная карта А. К. Сивкова.

29. РГА ВМФ. Ф. р92. Оп. 4. Д. 911.

30. Мильбах В. С., Саберов Ф. К. Политические репрессии командно-начальствующего состава. 1937–1938. Краснознаменный Балтийский флот. СПб.: ИПК «Гангут», 2016. 384 с.

"I worked conscientiously and a lot..." (The life and fate of the 1st rank flagship A. K. Sivkov)

Vladimir S. Milbach, Fyodor K. Saberov

The mass political repressions of 1937–1938 left their tragic mark on the fate of many flagships of the Soviet Navy (Navy). 17 senior naval commanders who headed the People's Commissariat of the Navy, commanded fleets, flotillas, brigades of ships, headed the fleet management bodies and had flagship titles, were arrested on false charges, declared "enemies of the people" and destroyed. However, all of them honestly and selflessly served their country, spared no effort to form the Navy. The ban on familiarization with the materials

of archival and investigative cases of the repressed for a long time prevented the formation of the historiography of the topic of repression in the Navy on the eve of World War II, did not allow to study the fate of each of the repressed commanders (chiefs). Based on the results of the study of archival storage documents, the article presents the life path of one of the prominent Soviet naval commanders – the flagship of the 1st rank A. K. Sivkov.

Key words: A. K. Sivkov, mechanic midshipman, armored cruiser, Baltic Sea Naval Forces, commanding officers, arrest, execution, rehabilitation.

For citation: Milbach, V. S., Saberov, F. K. (2023). "Rabotal dobrosovestno i mnogo..." (zhizn' i sud'ba flagmana I ranga A. K. Sivkova) ["I worked conscientiously and a lot..."] (The life and fate of the 1st rank flagship A. K. Sivkov). *Istoriya povsednevnosti – History of everyday life*. No. 2. Pp. 192–212. (In Russ.). DOI 10.35231/25422375_2023_2_192

References

1. Rapoport, V., Geller Yu. (1995) *Izmena Rodine* [Treason to the Motherland]. Moscow: Strelec. (In Russ.)
2. Viktorov, B. A. (1998) *Bez grifa «sekretno»: Zapiski voennogo prokurora* [Without the "secret" stamp: Notes of the military prosecutor]. Moscow: Izd-vo Yuridicheskaya literatura. (In Russ.)
3. Suvenirov, O. F. (1998) *Tragediya RKKA 1937–1938* [The tragedy of the Red Army 1937–1938]. Moscow: TERRA. (In Russ.)
4. Cherushev, N. S., Cherushev, Yu. N. (2012) *Rasstrelyannaya elita RKKA (komandarmy 1-go i 2-go rangov, komkory, komdivy i im ravnye). 1937–1941. Biograficheskij slovar'* [The executed elite of the Red Army (1st and 2nd rank commanders, komkor, komdiv and their equals). 1937–1941]. Moscow. (In Russ.)
5. Cherushev, N. S., Cherushev, Yu. N. (2014) *Rasstrelyannaya elita RKKA. 1937–1941: Kombrigi i im ravnye* [The executed elite of the Red Army. 1937–1941: Brigade commanders and their equals]. Moscow: Kuchkovo pole; Iks-Histori. (In Russ.)
6. Gorohov, V. V., Mil'bah, V. S., Saberov, F. K., Churakov, D. R. (2017) *Politicheskie repressii komandno-nachal'stvuyushchego sostava, 1937–1938 gg. Chernomorskiy flot* [Political repressions of the commanding staff, 1937–1938. Black Sea Fleet]. St. Petersburg: Izdatel'sko-poligraficheskij kompleks "Gangut". (In Russ.)
7. Mil'bah, V. S., Sapozhnikov, A. G., Churakov, D. R. (2014) *Politicheskie repressii komandno-nachal'stvuyushchego sostava, 1937–1938 gg. Severnyy flot* [Political repressions of the commanding staff, 1937–1938. The Northern Fleet]. St. Petersburg: Izd-vo S-Peterburgskogo universiteta. (In Russ.)
8. Bliznichenko, S. S. (2010) *Boevaya letopis' Voennno-morskogo flota Sovetskogo Soyuza: poteri v rezul'tate repressij 1930-h godov* [Combat Chronicle of the Navy of the Soviet Union: losses as a result of the repressions of the 1930s]. Krasnodar, KubGTU. (In Russ.)
9. Wiczorkiewicz, R. R. (2001) *Lancuch smierci. Czysztka w Armii Czerwonej 1937–1939* [The chain of death. Purge in the Red Army in 1937–1939]. Oficyna Wydawnicza RYTM. (In Pol.)
10. Wojtkowiak, J. (2015) *Polacy I Litvini, oficerowie Armii Czerwonej w latach 1922–1941* [Polish and Lithuanian officers in the Red Army in 1922–1941]. Warszawa. (In Pol.)
11. Gruppa avtorov (1991) *Flagmany. Seriya Vremenem razresheno. Sbornik vospominanij i ocherkov* [Flagships. The time series is allowed. Collection of memoirs and essays]. Moscow: Voenizdat. (In Russ.)
12. Kuznecov, N. G. (2003) *Nakanune* [On the eve of the events]. Moscow: AST. (In Russ.)
13. Holostyakov, G. N. (1976) *Vechnyj ogon'* [Eternal flame]. Moscow: Voenizdat. (In Russ.)
14. Andreev, V. A. (1982) *Morya i gody. Rasskazy o bylom* [Seas and years. Stories of the past]. Moscow: Voenizdat. (In Russ.)
15. Kasatonov, I. V. (1995) *Flot vyhodit v okean* [The fleet goes to the ocean]. St. Petersburg: Astra-Lyuks. (In Russ.)
16. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv Voennno-morskogo flota (RGA VMF). F. 434. Op. 2. D. 1764.
17. RGA VMF. F. 873. Op. 17. D. 232.

18. Bliznichenko, S. S. (2013) «*Vy sdelali iz menya shpiona... i eto Vam partiya ne prostit*». *Sud'ba komanduyushchego Baltijskim flotom flagmana 1 ranga A. K. Sivkova* ["You have made a spy out of me... and the party will not forgive you for that." The fate of the commander of the Baltic Fleet of the flagship of the 1st rank A. K. Sivko]. *Voенно-istoricheskij zhurnal* [Military Historical Journal]. No. 9. P. 53. (In Russ.)

19. RGA VMF. F. r352. Op. 2. D. 183.

20. RGA VMF. F. 406. Op. 10. D. 73 «с».

21. Mel'der, I. I. (2014) «*Zagranichnye pohody krejsera «Rossiya» v 1913–1914 godah*» [Заграничные походы крейсера «Россия» в 1913–1914 годах]. *Gangut*. Vol. 81. Pp. 127–136. (In Russ.)

22. Arhiv Upravleniya FSB po Sankt-Peterburgu i Leningradskoj oblasti (UFSB po Spb i LO). D. P-18729.

23. Saberov, F. K. (2018) *Tragediya Baltijskogo flota. Matrosskij bunt 1917 g.* [The tragedy of the Baltic Fleet. The Sailors' Revolt of 1917]. St. Petersburg: IPK "Gangut". (In Russ.)

24. RGA VMF. F. r2192. Op. 4. D. 2981.

25. Vasil'ev, A. V. (2008) *Pervye linkory Krasnogo flota. «Marat», «Oktjabr'skaya Revolyuciya», «Parizhskaya Kommuna»* [The first battleships of the Red Fleet. "Marat", "October Revolution", "Paris Commune"]. Moscow: "Yauza", "Kollekcija", "Eksmo". (In Russ.)

26. RGA VMF. F. r1483. Op. 1. D. 100.

27. RGA VMF. F. r1483. Op. 1. D. 88.

28. Central'nyj voенно-morskoj arhiv (filial Central'nogo arhiva MO RF). Uchyotno-posluzhnaya karta A. K. Sivkova.

29. RGA VMF. F. r92. Op. 4. D. 911.

30. Mil'bah, V. S., Saberov, F. K. (2016) *Politicheskie repressii komandno-nachal'-stvuyushchego sostava. 1937–1938. Krasnoznamennyj Baltijskij flot* [Political repressions of the commanding staff. 1937–1938. The Red Banner Baltic Fleet.]. St. Petersburg: IPK «Gangut». (In Russ.)

Личный вклад соавторов

Personal co-authors contribution

50/50%

Статья поступила в редакцию 24.01.2023

Одобрена после рецензирования 26.02.2023

Принята к публикации 10.03.2023