TROPIN, N. A. *Nikolai Aleksandrovich Ridinger: politsmeister i issledovatel' Orlovskogo kraya. Po materialam Gosudarstvennogo arkhiva Orlovskoi oblasti* [Nikolai Aleksandrovich Ridinger, polizeimeister and researcher of the Oryol region: From the documents of the State Archive of the Oryol Region. In Russ.]. IN: *Vestnik arhivista / Herald of an archivist,* 2017, no. 2, pp. 169–184.

Сведения об авторах

Жиров Николай Анатольевич, кандидат исторических наук, Елецкий государственный университет им. И. А. Бунина, доцент, г. Елец, Российская Федерация, 8-951-306-89-57, zhirov-nikolai@mail.ru

About author

Zhirov Nikolai Anatolievich, PhD in History, Bunin Yelets State University, Yelets, Russian Federation, +7-951-306-89-57, zhirov-nikolai@mail.ru

В редакцию статья поступила 4.05.2017 г., опубликована:

Жиров, Н. А. «Русский бунт, бессмысленный и беспощадный…» К столетию революции 1917 г. в России // Вестник архивиста. – 2018. – № 1. – С. 169–180. doi 10.28995/2073-0101-2018-1-169-180

Submitted 4.05.2017, published:

ZHIROV, N. A. *"Russkii bunt, bessmyslennyi i besposhchadnyi…" K stoletiyu revolyutsii 1917 g. v Rossii* ['A Russian Revolt, Senseless and Merciless...': The 100th Anniversary of 1917 Revolution in Russia. In Russ.]. IN: *Vestnik arhivista / Herald of an Archivist,* 2018, no. 1, pp. 169–180. doi 10.28995/2073-0101-2018-1-169-180

НАУЧНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Scientific Publication of Archival Documents

УДК 94(47)«1864-1900» DOI 10.28995/2073-0101-2018-1-181-192

Д. Г. Ковалевский
Военно-морская академия им. адмирала
флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

Е. Д. Твердюкова
Санкт-Петербургский государственный университет,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

«При всем отвращении к механике письма, мне хотелось оставить по возможности для будущих читателей дословную копию своих разговоров с министром». Письма управляющего Балтийским железоделательным судостроительным и механическим заводом М. И. Кази

Denis G. Kovalevsky
Soviet Union fleet admiral N. G. Kuznetsov Naval Academy,
St. Petersburg, Russian Federation

Elena D. Tverdyukova
Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation

'Despite My Aversion for the Knack Writing, I Wished to Leave a Verbatim Record of My Conversations with the Minister for Future Readers.' Letters of M. I. Kazi, Director of the Baltic Works

Аннотация
Статья посвящена изучению материалов, связанных с броненосным судостроением России в конце XIX в. Источниковой базой исследования являются неопубликованные письма управляющего Балтийским железоделательным судостроительным и механическим заводом М. И. Кази к отставному чиновнику Морского ведомства А. Е. Конкевичу, который писал статьи о флоте под псевдонимом А. Е. Беломор. М. И. Кази занимал указанную должность с 1877 по 1894 г. Письма относятся к его деятельности в 1893 г. и посвящены предстоящей реформе заводов морского ведомства, в частности проблеме объединения органов управления Балтийского железоделательного судостроительного и механического и Обуховского сталелитейного заводов. В связи с предстоящими событиями управляющий обсуждал в своей переписке проект Положения об управлении заводами Морского министерства, на основе которого предлагалось объединение заводоуправлений. В письмах отражено мнение М. И. Кази о предполагаемой реформе, представлены фрагменты разговоров с управляющим Морским министерством адмиралом Н. М. Чихачевым, служебной деятельности которого дается крайне негативная оценка. Также приводится письмо начальника Главного управления кораблестроения и снабжений Морского министерства П. П. Тыртова к М. И. Кази с предложением дать согласие на присвоение последнему звания действительного статского советника. Ответ приводится полностью, так как он наиболее полно характеризует личность этого незаурядного человека, одного из тех, кому Россия обязана созданием отечественного броненосного флота. Письма дают возможность получить представление о морали и нравах, царивших в среде государственных чиновников, а также нарисовать обобщенный психологический портрет русского морского офицера эпохи построения капитализма в России. Немаловажным мотивом публикации писем капитан-лейтенанта в отставке М. И. Кази послужило его желание донести до потомков свое мнение о событиях, свидетелем и непосредственным участником которых он был.

Abstract
The article studies materials on armored shipbuilding in Russia in the late 19th century. The source base of the study is unpublished letters of the Director of the Baltic Works (Baltic Ironworks, Shipyard and Engineering Works) M. I. Kazi addressed to a retired official of the naval department A. E. Konkevich, who wrote articles about the Navy under the name A. E. Belomor. M. I. Kazi held the post from 1877 to 1894. Kazi's letters related his activities in 1893 and delivered his opinion on the forthcoming reform of Admiralty factories, and particularly on the idea of merging the administration of the Baltic Shipbuilding and Mechanical Plant with that of

the Obukhov Steel Mill. Kazi debated the project of the 'Regulation on the Management of Works of the Ministry of the Navy,' on the basis of which the merger of the administrations was to proceed. Apart from his opinions, Kazi's letters contained fragments of his conversations with Minister of the Navy, Admiral N. M. Chikhachyov, whose ministerial activities he disparaged. The article also introduces a letter from P. P. Tyrtov, head of the Main Directorate for Shipbuilding and Supplies of the Ministry of the Navy, to M. I. Kazi, inducing him to consent to the assignment of the rank of Active Privy Councillor. Kazi's answer is cited fully, as it characterizes the personality of this extraordinary man, who greatly contributed to the creation of Russian armored cruisers. Letters are indicative of the ways and morals of state officials. They offer a psychological portrayal of a Russian naval officer against the background of building capitalism in Russia. M. I. Kazi's desire to convey to future generations his opinion on the events he witnessed and participated in, has contributed to the motivation of the publishers.

Ключевые слова
Архив, исторический источник, делопроизводственная документация, М. И. Кази, Балтийский судостроительный и механический завод, броненосный флот, Морское министерство, реформа

Keywords
Archive, historical source, documents of management and record keeping, M. I. Kazi, Baltic Works, armored cruisers, Ministry of the Navy, reform.

Переписка управляющего Балтийским заводом М. И. Кази с отставным капитаном 2 ранга А. Е. Беломором датируется 1893 годом и касается реформы управления заводами морского ведомства, проводившейся Н. М. Чихачевым. Ее суть заключалась в передаче предприятий под контроль государства[1].

В советской историографии этим вопросом интересовались мало, лишь в контексте изучения рабочего движения на Балтийском заводе[2] или постройки отдельных судов[3]. Очень фрагментарно указанная проблема освещается в работах современных историков[4]. Одно из возможных тому объяснений состоит в устоявшейся с дореволюционных времен точке зрения, согласно которой реформа не привела к отмене самоуправления и введению форм казенного хозяйства. Считалось также, что М. И. Кази не высказывал принципиальных возражений по поводу изменения порядка заводского управления[5].

Однако управляющий заводом не всегда поддерживал взгляды высокого начальства. Об этом свидетельствуют обнаруженные в Российском государственном архиве Военно-морского флота и ранее не публиковавшиеся его письма к А. Е. Беломору.

Балтийский завод в течение 1877–1893 гг. изготовил 85% всех машин, сделанных в России для флота; из оставшихся 15% более половины оказались неудачными. Предприятие не только выполняло заказы, но и осуществляло попечение над работниками и их семьями. По мнению М. И. Кази, машины могли быть построены только рабочими, «систематически подбираемыми и удерживаемыми на их специальностях заботами»[6]. Неудивительно, что за время его руководства на Балтийском заводе не было замечено не только бунтов, но и «неудовольствий».

В 1892 г., когда в Санкт-Петербурге свирепствовала эпидемия холеры, управляющий открыл столовую и временный лазарет на 750 мест, организовал наблюдение за чистотой жилищ рабочих и лечение на дому. В результате было зафиксировано всего четыре смертельных случая.

На казенных заводах следовали другой практике, порождавшей хроническое недовольство персонала и даже бунты: «…там предпочитали голодных и холодных людей, потому что их можно было нанимать за более дешевую плату, такими людьми можно, пожалуй, строить корпуса судов, правда дурно, долго и дорого, но машин строить нельзя»[7].

Сознавая необходимость объединения органов управления, М. И. Кази обоснованно полагал, что Балтийский завод станет «таким же мертвым бюрократическим учреждением, как и портовые учреждения», устроенные так, чтобы и дело не делать, и никакой ответственности не нести[8]. Поэтому, когда 2 января 1893 г. Н. М. Чихачев предложил учредить одно Главное правление, в котором Кази являлся бы председателем и «выделил бы от себя маленькие правления на все заводы», управляющий счел, что адмирал «дурака ломает». Он ответил: «Это все равно… как буду я называться: инспектором или председателем Главного правления… я согласен принять Ваше предложение… но при условии, что Вы примените к Балтийскому заводу то “Положение”, которое отстаиваю для него я»[9].

В письме А. Е. Беломору от 5 февраля 1893 г. он подробно изложил содержание своих бесед с управляющим морским ведомством.

Кази: «Сегодня Вы спрашиваете, во сколько времени завод сможет исполнить ту или другую работу, я отвечаю Вам, прямо или предварительно переговорив с заводскими техниками, и при этом я и они соображаемся только с затруднениями, которые может представить дело. Завтра, когда надо мною будет правление, на сношения и доклады уйдет все время, в течение которого могло быть сделано дело».

Чихачев: «Вы преувеличиваете… Вы не будете стесняться правления, как не стеснялись до сих пор».

Кази: «Не стеснялся до настоящего времени, потому что ничто не обязывало меня стесняться переписками и бюрократической зависимостью, но когда эту зависимость начальника завода Вы установите законодательным актом... то всякое отступление от него будет… нарушением закона, за которое меня будут… преследовать»[10].

На основании нового «Положения» сужалась самостоятельность начальников заводов. Подобные нововведения не могли быть положительно восприняты М. И. Кази: «Если новое “Положение” будет применено к Балтийскому заводу, а мне на голову будет посажено правление, я… ни одной минуты не останусь… Я не могу согласиться управлять при этом “Положении”, которое сделает Балтийский завод из живого, полезного учреждения такое же мертвое и непроизводительное, как все… заводы… Адмиралтейства Морского ведомства»[11].

По словам Кази, Чихачев понял, что, изменив систему руководства, он заставит его оставить должность: «Другими словами, он меня прогоняет, а с девизом его “состояние приобретать и невинность сохранять”… ему бы хотелось прогнать… так, что бы это имело вид, как будто я сам ушел…

Если я соглашусь принять генеральское место, он скажет Великому князю: “Кази такой способный и полезный человек, что нам нужно воспользоваться его опытом и знанием шире и больше, почему я предложил ему руководство всеми заводами Морского ведомства”. Великий князь и общественное мнение флота признают в нем беспристрастие государственного мужа, способного

ставить интересы дела выше личных отношений, а раз я буду инспектором заводов, он не будет удовлетворять моих предложений и предположений и я, конечно, очень скоро сам уйду. Тогда он с сожалением будет говорить: “Как жаль, Кази был такой полезный управляющий заводом, но с положением инспектора не мог справиться, оказался мелочно-самолюбивым” и т. д.»[12]

В письмах чувствуется не только личная обида, но и боль за дело, которому было отдано почти два десятка лет жизни. Поэтому вполне объяснима резкость М. И. Кази в отношении Н. М. Чихачева. В других портретах, оставленных современниками, управляющий Морским министерством предстает человеком достойным, неглупым, крайне доброжелательным. Такую характеристику, например, ему дал в своих мемуарах С. Ю. Витте. Однако он считал, что назначение Н. М. Чихачева управляющим Морским ведомством было ошибкой. Более того, по его мнению, деятельность адмирала послужила одной из причин полного расстройства флота, несостоятельность которого обнаружилась в «несчастном» Цусимском бою: «…как управляющий министерством, я не думаю, чтобы он принес соответствующую пользу; я полагаю, что он принес гораздо более вреда»[13].

Барон Н. Е. Врангель, служивший под началом Н. М. Чихачева в Русском Обществе пароходства и торговли (РОПиТ) в 1876 г., отзывался о своем руководителе более лестно: «В нём не было ничего от бюрократа, он был живым и энергичным человеком, умным, инициативным и с хорошей русской смекалкой. Самое же главное, работал он не потому, что от этого могла получиться какая-нибудь польза для него лично, а просто потому, что любил работу как таковую и себя в ней видел не дельцом, а человеком общественным. На свою работу он смотрел как на важное для России дело»[14]. Вместе с тем он не брался судить о том, насколько «полезен» оказался Чихачев во главе Морского ведомства: «В морских кругах на его министерскую деятельность смотрели косо, но что касается РОПиТа, то его уход был для этой организации большой потерей»[15]. Таким образом, оценку М. И. Кази, несмотря на эмоциональный тон его писем, можно считать вполне адекватной.

В сентябре 1893 г., незадолго до принятия нового «Положения об управлении Балтийским судостроительным и механическим заводом» (которое состоялось 20 декабря 1893 г.)[16], на имя М. И. Кази было направлено отношение начальника Главного управления кораблестроения и снабжений П. П. Тыртова: «Милостивый Государь Михаил Ильич, управляющий Морским министерством, высоко ценя Вашу 17-летнюю плодотворную деятельность на пользу флота в обязанности Управляющего Балтийским заводом, поручил мне, в виду оставления Вами ныне завода, спросить Вас, не пожелаете ли Вы быть произведенным в действительные статские советники, дабы этим хотя ознаменовать Вашу полезную деятельность в Морском ведомстве»[17].

Как позднее иронизировал Кази в адрес Чихачева, «ты хочешь, чтобы за генеральское место я продал тебе Балтийский завод. Я ничего не имею против генеральства, но завод тебе не продам. А если хочешь прогнать меня, то прогоняй, потому что это в твоей власти при настоящем режиме, но делай это открыто, не маскируясь великодушием»[18].

Его ответ не заставил себя ждать: «Милостивый Государь Павел Петрович. Позвольте просить Вас передать Управляющему Морским министерством мою искреннюю благодарность за высокую оценку… но затем я должен войти в некоторые объяснения, которые сделают понятным, почему я не желал бы, при настоящих обстоятельствах, менять своего, хотя и небольшого чина, капитан-лейтенанта, которым был награжден при выходе в отставку в 1858 г., на высокий чин действительного статского советника.

Я с 1858 г. не расставался со званием морского офицера, несмотря на очень лестное предложение, которое, еще в 1876 г. было сделано мне ген[ералом] Тотлебеном принять в Военном министерстве должность, сопряженную с чином действительного статского советника. Званием морского офицера обусловливалась вся моя 35-летняя деятельность, связанная почти непрерывно с морским делом, а последние 17 лет с военным флотом…

Позднее, во время управления Морским министерством Свиты Его Величества контр-адмиралом Пещуровым… был назначен… членом Кораблестроительного отделения Морского Технического Комитета, причем, согласно моей просьбы, оставался в отставке и лишь в конце 1882 г. …просил увольнения от этой, высокопоставленной для морского офицера, должности.

В 1884 г., управляющий тогда Морским министерством, ген[ерал]-адъютант Шестаков сделал мне… предложение представить меня к производству в чин действительного статского советника и награждению, после спуска на воду, в 1885 г., крейсера «Адм. Нахимов», орденом Св. Станислава I степени, если я соглашусь продолжать управлять Балтийским заводом на основании нового Положения...

Я должен был отказаться от этого лестного предложения, потому что никогда не переставал думать, что моим лучшим отличием будет всегда успех дела, которое доверило мне морское ведомство, а моя опытность не позволяла мне сомневаться в том, что при новых порядках завод не может успешно развиваться.

Тогда, ген[ерал]-адъютант Шестаков, по соглашению с Государственным контролером, Статс-секретарем Сольским испросил соизволения [Государя Императора] не изменять порядка заводоуправления.

…Таким образом, с званием морского офицера для меня связываются самые высокие отличия: я удостоился получать [Высочайшие] благодарности лично от двух [Государей], пользовался милостивым расположением и вниманием двух ген[ерал]-адмиралов и имею доказательства самого лестного доверия трех управляющих Морским министерством…

При таких условиях, производство в чин действительного статского советника положило бы, без надобности, резкую черту в моей деятельности, с которою связана лучшая пора моей жизни и, хотя я не думаю отказываться от другого рода деятельности, но, имея возможность не стесняться выбором, соглашусь только на такую, которая будет отвечать моим наклонностям и надежде быть полезным без всякого отношения к внешним отличиям, которые она может доставить»[19].

Из этой переписки можно сформировать нравственный портрет М. И. Кази, его отношение к происходящим в России событиям и современникам, что особенно важно с учетом той роли, которую он сыграл в русском броненосном судостроении. Не найдя взаимопонимания со стороны высших чиновников Морского ведомства, он предпочел отказаться от высокого чина и оставить Балтийский завод в связи с передачей его в казну. Его письма являются своего рода исповедью, желанием объяснить свою позицию, и написаны

они были в надежде, что когда-нибудь будут опубликованы и представлены на суд потомков. По словам М. И. Кази, «при всем отвращении к механике письма», ему хотелось оставить для будущих читателей дословную копию своих разговоров с министром: «Через несколько лет все будут удивляться, что могли быть такие руководители флота, которым… приличнее торговать, упражняясь в обвешивании и обмеривании»[20].

Таким образом, изучение эпистолярного наследия М. И. Кази позволяет существенно скорректировать сформировавшееся в исторической литературе мнение о его деловых и человеческих качествах. Публикация его писем позволяет с учетом новых знаний сформировать обобщенный образ русского морского офицера, поставленного управлять на «коммерческих началах» государственным предприятием, передать атмосферу эпохи, которая в чем-то созвучна нашей, сегодняшней.

Примечания

[1] Подробнее см.: *Ковалевский, Д. Г.* Реформа управления Балтийского завода в 1881–1883 гг. // Вестник Екатерининского института. – 2016. – № 1. – С. 22–26. KOVALEVSKII, D. G. *Reforma upravleniya Baltiiskogo zavoda v 1881–1883 gg.* [Management reform of the Baltic Works in 1881–1883. In Russ.]. IN: *Vestnik Ekaterininskogo instituta* [Bulletin of the Catherine the Great National Institute], 2016, no. 1, pp. 22–26; *Ковалевский, Д. Г.* Реформа управления Балтийского завода в 1881–1883 гг., ее характер и причины неудач // Вестник Екатерининского института. – 2016. – № 2. – С. 27–31. KOVALEVSKII, D. G. *Reforma upravleniya Baltiiskogo zavoda v 1881–1883 gg., ee kharakter i prichiny neudach* [Management reform of the Baltic Works in 1881–1883, its nature and undoing. In Russ.]. IN: *Vestnik Ekaterininskogo instituta* [Bulletin of the Catherine the Great National Institute], 2016, no. 2, pp. 27–31.

[2] *Кузнецов, К. А., Лившиц, Л. З., Плясунов, В. И.* Балтийский судостроительный (1856–1917). Очерк истории Балтийского судостроительного завода им. С. Орджоникидзе]. в 2 т. Т. 1. – Л.: Судостроение, 1970. — С. 105–113, 114. KUZNETSOV, K. A., LIVSHITS, L. Z., PLYASUNOV, V. I. *Baltiiskii sudostroitel'nyi (1856–1917). Ocherk istorii Baltiiskogo sudostroitel'nogo zavoda im. S. Ordzhonikidze* [Baltic Shipyard (1856–1917). Overview of the history of the S. Ordzhonikidze Baltic Shipyard. In 2 vol. Vol. 1. In Russ.]. Leningrad, Sudostroenie publ., 1970, pp. 105–113, 114.

[3] *Крылов, А. Н.* Воспоминания и очерки. – М.: Изд-во АН СССР, 1956. – 232 с. KRYLOV, A. N. *Vospominaniya i ocherki* [Memoirs and essays. In Russ.]. Moscow, AN SSSR publ., 1956, p. 232.

[4] См., напр.: *Назаренко, К. Б.* Морское министерство России в 1905–1914 гг. Дис… канд. ист. наук. – СПб., 2001. – 250 с. NAZARENKO, K. B.

Morskoe ministerstvo Rossii v 1905–1914 gg. [The Russian Ministry of the Navy in 1905–1914: Cand. hist. sci. diss. In Russ.]. St. Petersburg, 2001, 250 p.; *Козлов, Д. Ю.* Нарушение морских коммуникаций: проблемы и пути их решения по опыту действий Российского флота в Первую мировую войну: 1914 – 1917. Дис… докт. ист. наук. – М., 2015. – 524 с. KOZLOV, D. Yu. *Narushenie morskikh kommunikatsii: problemy i puti ikh resheniya po opytu deistvii Rossiiskogo flota v Pervuyu mirovuyu voinu: 1914–1917: diss. dok. ist. nauk* [Disruption of sea communications: Problems and solutions in the experience of the Russian navy in the First World War: 1914–1917. Dr. hist. sci. diss. In Russ.]. Moscow, 2015, 524 p.; *Тарасов, А. С.* Реформы системы управления Военно-морским флотом России во второй половине XIX в. Дис… канд. ист. наук. – СПб., 2014. – 398 с. TARASOV, A. S. *Reformy sistemy upravleniya Voenno-morskim flotom Rossii vo vtoroi polovine XIX v.: diss. kand. ist. nauk* [Reforms of the Russian navy management in the second half of the 19th century. Cand. hist. sci. diss. In Russ.]. St. Petersburg, 2014, 398 p.; *Шилов, С. П.* Военно-морская политика кайзеровской Германии и Россия: 1897–1914. Дис… докт. ист. наук. – Тюмень, 2004. – 361 с. SHILOV, S. P. *Voenno-morskaya politika kaizerovskoi Germanii i Rossiya: 1897–1914: diss. ... dok. ist. nauk* [Naval policy of Kaiser Germany and Russia: 1897–1914: Dr. hist. sci. diss. In Russ.]. Tyumen, 2004, 361 p.

[5] Одним из первых изданий, где высказывалась эта точка зрения, явилась работа: *Дмитриев, Н. И., Колпычев, В. В.* Судостроительные заводы и судостроение в России и за границей. – СПб.: тип. Морского Министерства и Главного Адмиралтейства, 1909. – 1030 с. DMITRIEV, N. I., KOLPYCHEV, V. V. *Sudostroitel'nye zavody i sudostroenie v Rossii i za granitsei* [Shipyards and shipbuilding in Russia and abroad. In Russ.]. St. Petersburg, tip. Morskogo Ministerstva i Glavnogo Admiralteistva publ., 1909, 1030 p.

[6] Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 466. Оп. 1. Д. 42. Л. 1–25. *Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv Voenno-morskogo flota* [Russian State Archive of the Navy] (RGA VMF), fond 466, series 1, file 42, pp. 1–25.

[7] Там же. Ibid.

[8] Там же. Ibid.

[9] Там же. Ibid.

[10] Там же. Ibid.

[11] Там же. Ibid.

[12] Там же. Ibid.

[13] *Витте, С. Ю.* Воспоминания. – М.: Альфа-Книга, 2010. – С. 237–238. VITTE, S. YU. *Vospominaniya* [Memoirs. In Russ.]. Moscow, Al'fa-Kniga publ., 2010, pp. 237–238.

[14] *Врангель, Н. Е.* Воспоминания. От крепостного права до большевиков. – М.: Новое литературное обозрение, 2003. – С. 248–249. VRANGEL', N. E. *Vospominaniya. Ot krepostnogo prava do bol'shevikov* [WRANGEL, N. E. Memoirs. From the Serfdom to the Bolsheviks. In Russ.]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie publ., 2003, pp. 248–249.

[15] *Врангель, Н. Е.* Указ. соч. – С. 462. WRANGEL, N. E., 2003, p. 462.

[16] Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ-3). Т. XIII. № 10174. *Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire. In Russ.] (PSZ RI-3), vol. 13, no. 10174.

[17] РГА ВМФ. Ф. 466. Оп. 1. Д. 42. Л. 27–28. RGA VMF, fond 466, series 1, file 42, pp. 27–28.

[18] Там же. Л. 3–25. Ibid., pp. 3–25.

[19] Там же. Л. 29–31. Ibid., pp. 29–31.

[20] Там же. Л. 1–3. Ibid., pp. 1–3.

Список литературы

Ковалевский, Д. Г. Реформа управления Балтийского завода в 1881–1883 гг. // Вестник Екатерининского института. – 2016. – № 1. – С. 22–26.

Ковалевский, Д. Г. Реформа управления Балтийского завода в 1881–1883 гг., ее характер и причины неудач // Вестник Екатерининского института. – 2016. – № 2. – С. 27–31.

Козлов, Д. Ю. Нарушение морских коммуникаций: проблемы и пути их решения по опыту действий Российского флота в Первую мировую войну: 1914–1917. Дис… докт. ист. наук. – М., 2015. – 524 с.

Кузнецов, К. А., Лившиц, Л. З., Плясунов, В. И. Балтийский судостроительный (1856–1917). Очерк истории Балтийского судостроительного завода им. С. Орджоникидзе: в 2 т. Т. 1. – Л.: Судостроение, 1970. — 356 с.

Назаренко, К. Б. Морское министерство России в 1905–1914 гг. Дис. … канд. ист. наук. – СПб., 2001. – 250 с.

Тарасов, А. С. Реформы системы управления Военно-морским флотом России во второй половине XIX в. Дис… канд. ист. наук. – СПб., 2014. – 398 с.

Шилов, С. П. Военно-морская политика кайзеровской Германии и Россия: 1897–1914. Дис… докт. ист. наук. – Тюмень, 2004. – 361 с.

References

KOVALEVSKII, D. G. *Reforma upravleniya Baltiiskogo zavoda v 1881–1883 gg.* [Management reform of the Baltic Works in 1881–1883. In Russ.]. IN: *Vestnik Ekaterininskogo instituta* [Bulletin of the Catherine the Great National Institute], 2016, no. 1, pp. 22–26.

KOVALEVSKII, D. G. *Reforma upravleniya Baltiiskogo zavoda v 1881–1883 gg., ee kharakter i prichiny neudach* [Management reform of the Baltic Works in 1881–1883, its nature and undoing. In Russ.]. IN: *Vestnik Ekaterininskogo instituta* [Bulletin of the Catherine the Great National Institute], 2016, no. 2, pp. 27–31.

KOZLOV, D. Yu. *Narushenie morskikh kommunikatsii: problemy i puti ikh resheniya po opytu deistvii Rossiiskogo flota v Pervuyu mirovuyu voinu: 1914–1917: diss. dok. ist. nauk* [Disruption of sea communications: Problems and solutions in the experience of the Russian navy in the First World War: 1914–1917. Dr. hist. sci. diss. In Russ.]. Moscow, 2015, 524 p.

KUZNETSOV, K. A., LIVSHITS, L. Z., PLYASUNOV, V. I. *Baltiiskii sudostroitel'nyi (1856–1917). Ocherk istorii Baltiiskogo sudostroitel'nogo zavoda*

im. S. Ordzhonikidze [Baltic Shipyard (1856–1917). Overview of the history of the S. Ordzhonikidze Baltic Shipyard. In 2 vol. Vol. 1. In Russ.]. Leningrad, Sudostroenie publ., 1970, 356 p.

NAZARENKO, K. B. *Morskoe ministerstvo Rossii v 1905–1914 gg.* [The Russian Ministry of the Navy in 1905–1914: Cand. hist. sci. diss. In Russ.]. St. Petersburg, 2001, 250 p.

TARASOV, A. S. *Reformy sistemy upravleniya Voenno-morskim flotom Rossii vo vtoroi polovine XIX v.: diss. kand. ist. nauk* [Reforms of the Russian navy management in the second half of the 19th century. Cand. hist. sci. diss. In Russ.]. St. Petersburg, 2014, 398 p.

SHILOV, S. P. *Voenno-morskaya politika kaizerovskoi Germanii i Rossiya: 1897–1914: diss. ... dok. ist. nauk* [Naval policy of Kaiser Germany and Russia: 1897–1914: Dr. hist. sci. diss. In Russ.]. Tyumen, 2004, 361 p.

Сведения об авторах

Ковалевский Денис Георгиевич, кандидат технических наук, Военно-морская академия им. адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, научный сотрудник, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, 8 -921-308-59-07, Kovalevskiy1963@mail.ru

Твердюкова Елена Дмитриевна, доктор исторических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Институт истории, профессор, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, 8-921-947-62-26, e.tverdyukova@spbu.ru

About author

Kovalevsky Denis Georgievich, PhD in Engineering, Soviet Union fleet admiral N.G. Kuznetsov Naval Academy, researcher, St. Petersburg, Russian Federation, +7-921-308-59-07, Kovalevskiy1963@mail.ru

Tverdyukova Elena Dmitrievna, PhD in History, professor, St. Petersburg State University, Institute of History, professor, St. Petersburg, Russian Federation, +7-921-947-62-26, e.tverdyukova@spbu.ru

В редакцию статья поступила 6.06.2017 г., опубликована:

Ковалевский, Д. Г., Твердюкова, Е. Д. «При всем отвращении к механике письма, мне хотелось оставить по возможности для будущих читателей дословную копию своих разговоров с министром». Письма управляющего Балтийским железоделательным судостроительным и механическим заводом М. И. Кази // Вестник архивиста. – 2018. – № 1. – С. 181–192. doi 10.28995/2073-0101-2018-1-181-192

Submitted 6.06.2017, published:

KOVALEVSKII, D. G., TVERDYUKOVA, E. D. *"Pri vsem otvrashchenii k mekhanike pis'ma, mne khotelos' ostavit' po vozmozhnosti dlya budushchikh chitatelei doslovnuyu kopiyu svoikh razgovorov s ministrom". Pis'ma upravlyayushchego Baltiiskim zhelezodelatel'nym sudostroitel'nym i mekhanicheskim zavodom M. I. Kazi* ['Despite My Aversion for the Knack Writing, I Wished to Leave a Verbatim Record of My Conversations with the Minister for Future Readers.' Letters of M. I. Kazi, Director of the Baltic Works. In Russ.]. IN: *Vestnik arhivista / Herald of an Archivist*, 2018, no. 1, pp. 181–192. doi 10.28995/2073-0101-2018-1-181-192

УДК 94(47).084.3 DOI 10.28995/2073-0101-2018-1-193-206

В. И. Шишкин
Институт истории Сибирского отделения
Российской академии наук, Новосибирский государственный
университет, г. Новосибирск, Российская Федерация

Неудавшийся политический зигзаг атамана Г. М. Семенова. Август 1920 г.

Vladimir. I. Shishkin
Institute of History, Siberian Branch of the Russian Academy
of Sciences, Novosibirsk State University, Novosibirsk,
Russian Federation

Ataman G. M. Semyonov's Failed Political Zigzag: August 1920

Аннотация
В публикации вводятся в научный оборот и подвергаются анализу шесть уникальных документов о политическом поведении Г. М. Семенова в августе 1920 г. В это время Семенов формально являлся Главнокомандующим всеми вооруженными силами и Походным атаманом всех казачьих войск Российской восточной окраины. Он позиционировал себя в качестве преемника власти Верховного правителя адмирала А. В. Колчака и вождя контрреволюции на Дальнем Востоке. Документы отложились в фонде Совета народных комиссаров Государственного архива Российской Федерации, в фондах Сибирского бюро Центрального комитета Российской Коммунистической партии (большевиков) и Сибирского революционного комитета Государственного архива Новосибирской области. В течение нескольких десятилетий пять из шести документов находились на секретном хранении и были недоступны исследователям. В статье проанализирована советская и постсоветская историография биографии и военно-политической деятельности Семенова, констатировано наличие по данной теме большого количества публикаций разного жанра и широкий разброс мнений в них по принципиальным вопросам, сделан вывод о необходимости дальнейшего расширения источниковой базы, что позволило бы дать более адекватное представление об атамане как о политической фигуре и объяснить «феномен Семенова». Публикуемые документы