Морев Е.А.

Проект о выкупе Киевско-Воронежской железной дороги в 1913 г. как часть политической борьбы в IV Думе Российской империи

*Санкт-Петербургский государственный университет
(Россия, Санкт-Петербург)*

doi: 10.18411/lj-03-2021-141

ids: lj-03-2021-141

Аннотация

В настоящей работе изучается политическая борьба между фракциями Государственной Думы Российской империи и Советом министров и в качестве ее эпизода проект выкупа Киевско-Воронежской железной дороги в начале 1913 года. Рассматривается комплекс источников (воспоминания участников событий и делопроизводственные документы). Анализируются причины данной борьбы и роль проекта выкупа Киевско-Воронежской железной дороги в ней. Отмечается, что данный проект мог иметь не только экономическое, но и политическое значение.

Ключевые слова: В.Н. Коковцов, история России, политическая история, политическая борьба, Государственная дума Российской империи

Abstract

The article explores political struggle between the factions of the State Duma of the Russian Empire and the Council of Ministers and as its episode Kiev-Voronezh railway buyout project in early 1913. There is considered complex of sources (memoirs of participants of events and record keeping documents). The reasons for this struggle and role of Kiev-Voronezh railway buyout project are analyzed. There is noted that this project could have not only economic, but also political significance.

Keywords: V.N. Kokovtsov, History of Russia, political history, political struggle, State Duma of Russian Empire

Деятельность Государственной Думы Российской империи IV созыва (1912-1917) сопровождалась политической борьбой между ее фракциями, в нее также оказался включен Совет министров. Эта борьба велась разными путями, в том числе с использованием законопроектов, которые фракции Думы могли создавать и вносить на голосование. Например, проект о выкупе в казну частной Киево-Воронежской железной дороги имел не только экономическую цель, но и стал частью политической борьбы.

В 1912 году состоялись выборы в Государственную Думу Российской империи IV созыва. По их результатам 442 места в Государственной думе Российской империи IV созыва распределились следующим образом:

1. Националисты и умеренно-правые (120 депутатов) (27,1%);
2. Октябристы (98) (22,1%);
3. Правые (65) (14,7%);
4. Кадеты (59) (13,3%);
5. Прогрессисты (48) (10,8%);
6. Группы национальных меньшинств (21) (4,8%);
7. РСДРП (14) (3,2%);
8. Трудовики (10) (2,3%);
9. Беспартийные (7) (1,6%) [1, с. 25].

Таким образом, для того, чтобы появилось большинство, должна была сформироваться коалиция, как минимум, из трех крупных фракций.

По итогам выборов Дума IV созыва оказалась разобщенной и без фракции-гегемона. Теоретически коалиция большинства из трех и более фракций могла

собраться. Однако на деле разногласия между отдельными фракциями были слишком велики и не давали им объединиться на прочной основе. При этом появлялись союзы из двух фракций, но собрать объединение из трех было уже практически невозможно из-за идеологических или личных разногласий.

В те годы считалось, что в Думе должно быть устойчивое большинство, с которым будет проще взаимодействовать Совету министров. Его председатель, в свою очередь, должен был стать неким миротворцем для враждующих фракций. Но занимавший в те годы этот пост В.Н. Коковцов решил не вмешиваться в идущие в Думе процессы. По его словам, он «ждал, пока Дума перебродит свои неустойчивые вожделения и сумеет сорганизоваться» [8, с. 110]. Он не принял сторону какой-либо фракции в надежде, что они сами создадут коалицию большинства без его участия. Однако проблемы, препятствовавшие ее созданию, были предопределены результатами выборов и, как оказалось, не могли решиться без постороннего вмешательства.

С начала работы IV Думы ожидаемо начались попытки фракций договориться между собой. Сразу появились слухи о том, что октябристы могут блокироваться с кадетами, однако дальше разговоров процесс объединения фракций не продвинулся [13, с. 1]. По мнению газеты «Россия», для правительства и перспектив его взаимодействия с Думой «сложившиеся группировки не обещают ничего хорошего» [14, с. 1].

5 декабря 1912 года В.Н. Коковцов выступил в Думе с программной речью. В ней он рассказал о том, что взаимодействие Совета министров с Думой III созыва было успешным, и выразил надежду на то, что взаимодействие с новым созывом будет таким же. Коковцов рассказал о проектах реформ местного самоуправления, о планах по претворению в жизнь положений Манифеста 17 октября 1905 года, по оказанию помощи развитию предпринимательства и улучшению финансового положения государства и его подданных. Свою речь он завершил словами о важности Думы для законотворческого процесса [5, с. 260-280].

Речь В.Н. Коковцова служила исключительно практической цели – представить Думе свою программу. Премьер не пошел на компромиссы с фракциями и не стал корректировать свою речь ради того, чтобы получить одобрение определенных фракций и заручиться их поддержкой.

Фракции оценили выступление премьера по-разному. Например, кадетская газета «Речь» отметила, что В.Н. Коковцов рассказывал депутатам исключительно о деловых вопросах и не предлагал сотрудничество определенным фракциям. Такая тактика премьера вызвала у «Речи» непонимание и легкое неодобрение [12, с. 2].

Октябристы положительно отозвались о представленной В.Н. Коковцовым программе. Фракции национальных меньшинств и РСДРП ожидаемо отозвались отрицательно. Остальные фракции, кроме крайне правых, были более сдержанны, но сожалели о том, что В.Н. Коковцов не отметил какую-либо крупную фракцию как своего союзника [6, с. 14].

Крайне правые, как и РСДРП и группы национальных меньшинств, были недовольны речью В.Н. Коковцова. Из-за того, что они вообще не были упомянуты им, крайне правые сочли речь премьера объявлением о разрыве отношений с ними [6, с. 19]. Тогда они решили бороться против Коковцова и принялись искать союзников.

Также следует рассмотреть личностный фактор в данном конфликте. Отношения В.Н. Коковцова с Н.Е. Марковым (Марковым 2-ым), одним из лидеров фракции крайне правых в IV Думе, испортились еще раньше. Причиной конфликта премьер в мемуарах назвал отказ в предоставлении дополнительного финансирования данной фракции, которой уже помогало Министерство внутренних дел. Сам Марков лично пообещал Коковцову, что отомстит за это [8, с. 94]. Теперь у него появилась возможность для этого.

Интригуя против премьера, крайне правые объединились с националистами. Однако последние не собирались сразу идти на конфликт. Считаясь с националистами, крайне правые даже предприняли попытку помириться с В.Н. Коковцовым. Обе фракции еще в декабре 1912 года отправили ему свои условия, на которых они согласились бы сотрудничать с ним. Однако премьер не удостоил крайне правых и националистов ответом. Тогда они решили, «что раз глава правительства не с ними, то он против них и они против него» [6, с. 28].

В этой связи националисты и крайне правые вознамерились внести в Думу в конце января 1913 года разработанный членом фракции националистов В.Я. Демченко законопроект о выкупе в казну частной Киевско-Воронежской железной дороги. Это был удар лично по В.Н. Коковцову, потому что одним из директоров упомянутой железной дороги был его брат Василий Николаевич Коковцов [6, с. 28]. Интрига с выкупом Киевско-Воронежской железной дороги была организована, чтобы показать премьеру силу фракций и убедить его начать переговоры на предмет создания большинства, основой которого были бы крайне правые и националисты. Также они хотели, чтобы Коковцов считался с их политической программой и осуществлял ее.

Кампания по давлению на В.Н. Коковцова через проект выкупа железной дороги была продумана до мелочей. Было даже создано идеологическое «прикрытие», с помощью которого для общественности обосновали идею выкупа. Как только проект был внесен в Думу, 25 и 26 января в газете «Московские ведомости» была опубликована статья, в которой исключительно положительно оценивалась система государственного управления железными дорогами [9, с. 3]. Киевско-Воронежская железная дорога упоминалась там среди тех дорог, которым для успешного развития якобы нужно государственное управление [10, с. 3].

В это время крайне правые и националисты принялись собирать подписи для внесения законопроекта о выкупе в казну Киевско-Воронежской железной дороги и получили поддержку представителей других фракций [7, с. 4].

30 января, в разгар обсуждения проекта, лидер националистов П.Н. Балашев сделал последнюю попытку договориться с В.Н. Коковцовым о проправительственной коалиции с участием националистов. Балашев не был последовательным противником Коковцова. Он считал, что если бы тот представил полностью оформленную политическую программу (в том числе устраивающую крайне правых и националистов) и лично собрал коалицию крупных фракций, то у него был бы шанс сохранить свою должность премьера. По мнению Балашева, Коковцов был сам виноват в своих трудностях в отношениях с фракциями, потому что распылил свое внимание между ними и не выбрал среди них союзников. Не встретившись с премьером лично, лидер националистов прямо обратился к Л.К. Куманину, чиновнику особых поручений при председателе Совета министров, который отчитывался перед Коковцовым и имел к нему доступ [7, с. 4-5].

П.Н. Балашев лично сообщил Л.К. Куманину под запись свои размышления по поводу коалиции и условий сотрудничества с В.Н. Коковцовым. Фактически это было прямое обращение к премьеру. После того, как Куманин записал текст, лидер националистов лично просмотрел и отредактировал его [7, с. 4-5].

Однако, судя по отсутствию в источниках дальнейших упоминаний об обращении П.Н. Балашева или действий В.Н. Коковцова по отношению к фракции националистов, премьер не стал реагировать на предложение националистов. Даже в донесениях Л.К. Куманина, который в силу своих обязанностей фактически участвовал в переговорах в качестве посредника, не было никаких упоминаний о судьбе обращения. Оппоненты премьера, не получив никакой реакции на свое обращение, продолжили интригу с проектом выкупа Киевско-Воронежской железной дороги.

Сам В.Н. Коковцов, поняв суть проекта выкупа Киевско-Воронежской железной дороги, обсудил его с министром путей сообщения С.В. Рухловым. Когда примерное

содержание разговора стало известно крайне правым и националистам, они выразили удовлетворение реализацией своего плана [7, с. 6]. Они надеялись на то, что теперь Коковцов пойдет на переговоры с ними, ведь он уже знал о том, что союзники ведут кампанию против него, но открыты для переговоров.

В это время проект выкупа Киевско-Воронежской железной дороги обрел поддержку 146 депутатов, в том числе лидеров всех фракций, кроме РСДРП. В ходе обсуждения в Думе акцентировали внимание на том, что данная железная дорога – монополист в своем регионе, потому что дорог-конкурентов у нее нет [7, с. 7]. Эти факты заставили некоторых депутатов подозревать В.Н. Коковцова в коррупции. Якобы он мешает железнодорожному строительству, чтобы у дороги, которой руководит его брат, не было конкурентов.

Однако не все фракции поддерживали идею крайне правых и националистов. Прогрессисты не поддерживали проект выкупа Киевско-Воронежской железной дороги не потому, что он был направлен против премьера, а потому, что он противоречил их экономическим взглядам. Следует заметить, что ранее прогрессисты постоянно критиковали премьера. Но в этом случае они встали на его сторону, потому что идея выкупа Киевско-Воронежской железной дороги противоречила их программе и принципам. Прогрессисты начали переговоры с октябристами насчет борьбы с интригой крайне правых против В.Н. Коковцова. Октябристы поддерживали прогрессистов и согласились бороться против интриги. После этого октябристы отозвали свои подписи под законопроектом о выкупе Киевско-Воронежской железной дороги [7, с. 7].

Прогрессисты в своей газете «Утро России» от 2 февраля 1913 г., не называя истинных целей кампании за выкуп, подвергли проект критике только с экономических позиций. Они выразили мнение, что частное управление железной дорогой будет эффективнее, а авторов проекта обвинили в популизме [15, с. 2].

В отличие от прогрессистов, октябристы выступили менее дипломатично. В своей газете «Голос Москвы» от 2 февраля 1913 г. они прямо назвали проект выкупа Киевско-Воронежской железной дороги «игрой националистов» [3, с. 4]. Позднее октябристы посвятили разбору ситуации статью под названием «Закулисная политика», которая была опубликована 5 февраля. В ней высказывалось мнение, что интрига бесполезна, потому что В.Н. Коковцов практически не обращает внимания на Думу. Приведенные тезисы о вреде казенного управления для железной дороги были фактически скопированы из статьи прогрессистов [4, с. 2].

Следует отметить, что в споре из-за выкупа Киевско-Воронежской железной дороги октябристы и прогрессисты выступили не столько в поддержку самого В.Н. Коковцова, сколько против самого проекта и его авторов.

Несмотря на то, что проект уже стал скандальным, он остался одной из главных целей националистов. О необходимости его реализации шла речь в опубликованной программе фракции [7, с. 15].

Проект выкупа Киевско-Воронежской железной дороги был принят Думой, за него проголосовало большинство депутатов. При этом сложилась неожиданная временная коалиция, в которой были крайне правые, националисты, кадеты и РСДРП. Крайне правые и националисты проголосовали за разработанный ими проект, как они и планировали заранее. У других поддержавших его фракций были свои мотивы. Кадеты поддерживали проект выкупа Киевско-Воронежской железной дороги с целью показать свою оппозиционность правительству, а РСДРП – из-за стремления передать частные железные дороги в собственность государства [8, с. 116-117]. Проект был передан на дальнейшее рассмотрение в Государственный совет.

В.Н. Коковцов был недоволен тем, что Дума фактически выступила против него. Он считал одним из участников интриги министра путей сообщения С.В. Рухлова. Тот после беседы с Коковцовым не только не боролся против проекта выкупа Киевско-

Воронежской железной дороги, но и, возможно, сообщил детали разговора третьим лицам. Поэтому премьер обратился лично к императору, чтобы убедить того уволить Рухлова и тех министров, которые конфликтовали с ним. Коковцов обращал внимание Николая II на то, что Совет министров может успешно работать в интересах страны, только если внутри него нет конфликтов, и соблюдается принцип политической солидарности министров. Однако император ограничился устной поддержкой премьера: «Владимир Николаевич, будемте вместе работать. Я вас не могу отпустить и не хочу никем заменять Вас» [8, с. 112].

Что касается самого проекта о выкупе Киевско-Воронежской железной дороги, то в Государственном совете он получил поддержку фракции правых во главе с влиятельным политическим деятелем П.Н. Дурново [2, с. 448]. Однако это не помогло его принятию. В.Н. Коковцову удалось убедить членов Государственного совета в бессмысленности выкупа Киевско-Воронежской железной дороги, и 25 июня 1913 года проект был отклонен [8, с. 117].

Еще до голосования в Государственном совете многие из фракций, организовавших интригу с проектом выкупа железной дороги, не верили в ее успех и в перспективы всей Думы. Например, во время интриги анонимный депутат от правых сообщил в прессу мнение своей фракции о перспективах IV созыва: «Четвертая Дума в отношении творческой работы совершенно безнадежна» [11, с. 3]. Но даже после неприятной для него кампании в Думе премьер не удостоил фракции своим личным вниманием.

Первые месяцы работы Государственной думы IV созыва прошли в попытках создать работоспособную коалицию большинства. Однако они не увенчались успехом. Сначала В.Н. Коковцов не участвовал в переговорах с фракциями, ограничившись декларацией 5 декабря 1912 года, в которой он ограничился сообщением о деловых вопросах. Декларация была неоднозначно оценена в Думе, потому что из нее не было понятно, к программам каких фракций тяготеет премьер.

В начале 1913 года стало ясно, что фракции IV Думы не могут сами договориться между собой. Между ними было слишком много разногласий, а большинство могло состоять минимум из трех фракций. Без оформленного большинства нижняя палата парламента не могла эффективно функционировать. Это отражалось на репутации премьера, потому что именно его обвиняли в том, что он не может собрать коалицию в Думе.

Кроме того, против В.Н. Коковцова был нацелен союз его давних противников из фракции крайне правых с самой крупной фракцией IV Думы, националистами. Их целью было принуждение премьера к принятию их условий. На это Коковцов не пошел, и его отношения с националистами и крайне правыми были окончательно испорчены. Позднее союз этих фракций благожелательно отнесся к перспективе увольнения премьера. Таким образом, первые месяцы работы IV Думы были скорее неудачными и для Коковцова, и для самой Думы. Политическая борьба между крупными фракциями и премьером в рассматриваемый период не привела к определенному результату и продолжилась вплоть до отставки Коковцова в январе 1914 года.

1. Аврех А.Я. Царизм и IV Дума. 1912-1914 гг. - М.: Наука, 1981. - 292 с.
2. Бородин А.П. Петр Николаевич Дурново. Русский Нострадамус. - М.: Алгоритм, 2013. - 448 с.
3. Голос Москвы: ежедневная газета. - М., 1913. - №28 (02.02.13)
4. Голос Москвы: ежедневная газета. - М., 1913. - №29 (05.02.13)
5. Государственная Дума. Четвертый созыв. Стенографические отчеты. 1912-1913 гг. Сессия первая. Часть I. - СПб.: Государственная типография, 1913. - 1245 с.
6. Донесения Л.К. Куманина из Министерского павильона Государственной думы, декабрь 1911 - февраль 1917 года. // Вопросы истории. - 2000. - №2. - 3-28 с.

7. Донесения Л.К. Куманина из Министерского павильона Государственной думы, декабрь 1911 - февраль 1917 года. // Вопросы истории. - 2000. - №3. - 3-27 с.
8. Коковцов В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания. 1903-1919 гг. В двух книгах. Книга вторая. – М.: Наука, 1992. - 456 с.
9. Московские ведомости: ежедневная газета. - М., 1913. - №22 (25.01.13)
10. Московские ведомости: ежедневная газета. - М., 1913. - №23 (26.01.13)
11. Московские ведомости: ежедневная газета. - М., 1913. - №24 (29.01.13)
12. Речь: ежедневная газета. - СПб., 1912. - №337 (07.12.12)
13. Россия: ежедневная газета. - СПб., 1912. - №2157 (22.11.12)
14. Россия: ежедневная газета. - СПб., 1912. - №2159 (24.11.12)
15. Утро России: ежедневная газета. - М., 1913. – №28 (02.02.13)

Руднев В.В.

Британская молодежь и эпоха «брексита»

*Институт этнологии и антропологии РАН
(Россия, Москва)*

doi: 10.18411/lj-03-2021-142

idsp: ljjournal-03-2021-142

Аннотация

Статья посвящена положению британской молодежи в новых социально-экономических условиях, обусловленных брекситом (выходом Великобритании из Европейского союза). Затрагиваются проблемы образования, занятости и перспектив молодежи в Великобритании, в контексте проблем 21-го века.

Ключевые слова: Великобритания, брексит, социально-экономические изменения, Европейский союз.

Abstract

The article is devoted to the situation of British youth in the new socio-economic conditions caused by Brexit (the UK exit from the European Union). The article deals with the problems of education, employment and prospects of young people in the UK, in the context of the problems of the 21st century.

Key words: Great Britain, Brexit, socio-economic changes, European Union.

В ночь на 1 января 2021 года Великобритания покинула Европейский союз. Проект выхода страны из ЕС, получивший название «брексит», был реализован. После 47 лет пребывания в ЕС Великобритания снова получила возможность проводить независимую политику без консультации с 27 странами ЕС, а также самостоятельно решать проблемы рыболовства, аграрного производства и др. Участие Великобритании в европейском содружестве (с 1973 г.) всегда было непростым. Долгое время желание королевства вступить в ЕС встречало сопротивление со стороны объединенной Европы. У Великобритании всегда были особые требования к ЕС, а страны континентальной Европы, прежде всего Франция, не желали видеть англичан в ЕС.

Выход страны из ЕС был тоже непростым и сопровождался долгими и сложными переговорами, затрагивавшими все стороны жизни страны, от рыболовного промысла до поездок граждан и проблем занятости. 31 декабря 2020 года стало датой, кардинально размежевавшей жизнь королевства на период до «брексита» и после. К этой дате в графстве Кент (на юге Англии) были построены стоянки для автомобилей и трейлеров, ожидающих прохождения таможенных процедур при пересечении пролива Ла Манш; в этот день закончилась лицензия британских банков разрешающая им работать в ЕС; было свернуто сотрудничество Великобритании в европейской программе обмена студентами «Эразмус», а британские суды более не были связаны