

Левин Владимир Ильич

канд. ист. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Петербургский государственный
университет путей сообщения Императора Александра I»

г. Санкт-Петербург

DOI 10.31483/r-32274

ПРЕДСТАВИТЕЛИ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ 1905–1917 ГГ.

Аннотация: тема статьи относится к одному из аспектов взаимоотношений власти и общества, который показан через призму деятельности депутатов-железнодорожников в представительном органе государственной власти – Государственной Думе. В работе показана деятельность депутатов-железнодорожников по защите интересов работников железнодорожного транспорта, а также и интересов всех работников наемного труда. В ходе исследования выявлена немаловажная роль железнодорожной секции социал-демократической фракции в деятельности Государственной Думы.

Ключевые слова: Государственная Дума, самодержавие, железнодорожная секция, социал-демократическая фракция, представительные органы власти, курия, Всероссийский железнодорожный союз, социальное страхование.

Депутаты, избранные в представительные органы власти, есть представители народа и тех социальных групп народонаселения, которые на выборах отдали свои голоса за тех или иных кандидатов в депутаты. «Представительство должно рассматриваться не как представительство какой-либо вещи, которая не есть сам народ, а как самопредставительство народа, как такая государственная деятельность, которая не будучи единственной, исключительной государственной деятельностью народа, отличается от прочих проявлений его государственной жизни только всеобщностью своего содержания» [1, с. 236].

В отличие от многих европейских стран, где парламентские традиции складывались веками, в России первое представительское учреждение в новейшем

понимании этого термина, как сочетание трех главных функций современного парламента – представительство, законодательство и контрольная функция – было создано лишь в 1906 году, в ходе Первой русской революции, получив название Государственной Думы. До образования первого российского парламента Россия представляла собой абсолютную монархию в виде самодержавия. С образованием Государственной Думы самодержавие стало эволюционировать к буржуазной монархии. Дважды Думу разгоняло правительство. Тем не менее она просуществовала около 12 лет, вплоть до падения самодержавия.

В разгар Московского вооруженного восстания 11 декабря 1905 года появился закон о выборах в Государственную Думу. Выборы были многоступенчатые и проводились по сословно-куриальному принципу. Всего создавалось четыре курии: земледельческая, городская, крестьянская и рабочая. Один выборщик приходился на 90 тыс. рабочих, 30 тыс. крестьян, 4 тыс. горожан и 2 тыс. землевладельцев. Подобный выборный принцип давал очевидное преимущество состоятельным слоям населения, но, с другой стороны, гарантировал присутствие в Государственной Думе действительных рабочих и крестьян. Общая численность Государственной думы определялась в 524 депутата. «В состав I Государственной Думы избрано три инженера путей сообщения, работающих в системе МПС и три низших железнодорожника» [2, с. 21–422]. По отношению к общему числу депутатов это чуть более 1%, а представителей низшего звена железнодорожников – 0,5%. Для первого раза это было неплохо. Первая Государственная Дума просуществовала с 27 апреля по 8 июля 1906 года. Двух недель хватило, чтобы между правительством и Думой произошел разрыв, ввиду невыполнимых требований, выдвинутых Думой. 9 июля дума была распущена. Это был первый опыт участия железнодорожников в представительных органах власти, который оказался очень полезен в дальнейшем. «Предвыборная кампания во II Государственную Думу прошла не без вмешательства и давления на избирателей со стороны властей, однако II Дума оказалась еще более радикальной, чем Первая. В нее вошли более 100 депутатов социалистов (37 эсеров, 66 социал-демократов, из них 2/3 меньшевиков), около 100 трудовиков, 100 кадетов и

80 депутатов от национальных меньшинств трудно определяемой политической ориентации: октябристов было всего лишь 19, монархистов 33. «В итоге кандидаты от правительственных партий составляли в Думе весьма незначительную фракцию, в то время как подавляющее большинство оказалось в оппозиции» [3, с. 51]. По социальному составу II Государственная Дума в России была самым левым парламентом мира: она лидировала по количеству рабочих и крестьян, было обилие врачей и учителей. Деятельность II Думы протекала с 20 февраля по 2 июня 1907 года.

Во II Государственной Думе была создана железнодорожная секция социал-демократической фракции. «Работа по созданию секции началась сразу же после открытия II Думы. Целью ее создания было: 1) обследовать нужды и потребности всех категорий труда на железных дорогах, 2) подвергнуть критике ту часть бюджета министерства, которая непосредственно касается железных дорог и 3) путем запросов разоблачать царящий на дорогах произвол, хищения и т. п.» [4, с. 251], а также содействовать организации железнодорожников. Секция состояла из семи членов думской фракции социал-демократов, в большинстве бывшие железнодорожники, в избрании которых в Государственную Думу приняли участие рабочие и служащие железных дорог. «В начале 1907 года, когда репрессии еще более усилились, деятельность железнодорожной секции социал-демократической фракции II Государственной Думы приобрела особое значение. К сожалению, отсутствие архива социал-демократической фракции II Думы не дает возможности восстановить материалы о работе этой секции с достаточной полнотой. Известно, что секция была основана 31 марта 1907 года, что на ней было избрано бюро из трех человек и установлены дежурства по приему заявлений от железнодорожников» [5, с. 59–60].

Железнодорожная секция с первых дней работы установила общения с железнодорожниками различных районов. Она разослала по дорогам письма, предлагая незамедлительно сообщать о всех нарушениях прав рабочих и служащих. Железнодорожники России писали и посылали так называемые «наказы» в железнодорожную секцию. В этих «наказах» фактически была представлена

программа действий по улучшению жизни железнодорожников, да и не только их, но и работников наемного труда других профессий. В «наказах» говорилось и о том, что власть необходимо передать в руки народа. Уже в этой Государственной Думе очень небольшая группа депутатов-железнодорожников в представительном органе власти, отстаивала интересы большой профессиональной группы работников наемного труда – железнодорожников, а также всего контингента наемных рабочих. Из всех «наказов» железнодорожной секции, наиболее разработанным и цельным из сохранившихся, является «наказ» рабочих и служащих Петербургского узла, подписанный 873-мя железнодорожниками. Подобные «наказы», а также материалы о преследованиях железнодорожников за стачки 1905 года, поступившие в железнодорожную секцию, побудили ее составить общий запрос правительству с думской трибуны. Собирая данные для запроса, секция принимала все зависящие от нее меры, чтобы облегчить действительную помощь железнодорожникам. в работе железнодорожной секции большое значение имело создание журнала «Локомотив», который отражал жизнь железнодорожников в этот период. Одной из мер живой поддержки со стороны рабочих секция считала созыв съезда железнодорожников, который закрепил бы организацию профсоюза и наметил бы ближайшие задачи его работы, так как Всероссийский железнодорожный союз стоял в стороне от стачек, от борьбы железнодорожников за свои права и терял популярность.

Наряду с железнодорожной секцией социал-демократической фракции, во II Государственной Думе было организовано бюро Всероссийского железнодорожного союза, возглавляемое эсером В.М. Стрелковым, что являлось отражением борьбы политических партий за умы железнодорожных служащих и рабочих, бюро также выступало от имени определенной части железнодорожников, отражая их интересы и больше в экономическом плане, чем в политическом. Такова была эта своеобразная форма борьбы железнодорожников, весьма специфическая, отражавшая особенности развития движения железнодорожников в «думский» период революции 1905–1907 годов.

Вторая Государственная Дума не нашла общего языка с правительством. Николай II 3 июня 1907 года сам объявил о роспуске Думы и назначил созыв очередной Думы на 1 ноября 1907 года. В манифесте, провозгласившем роспуск Думы, было также объявлено о коренных изменениях в Законе о выборах 1906 года. «Избирательный закон в Государственную Думу, установленный 3 июня 1907 года, механически обеспечивал большинство за дворянско-помещичьими депутатами, и лишь несколько десятков мест предоставлял буржуазии, сведя почти на нет правительство рабочих. В 3-й Думе рабочих и ремесленников было 11 человек или 2%» [6, с. 6, 7]. Из 446 депутатов 3й Думы железнодорожников представляло 3 человека, два инженера и Председатель Правления Юго-Восточных железных дорог. Что составляло 0,6% от общего числа депутатов. В состав 3й Думы не входили железнодорожные служащие и рабочие низшего звена. Однако, революционные события 1905–1907 годов не позволили умереть только что родившимся традициям участия в представительных органах власти и защиты интересов большой армии железнодорожных служащих и рабочих, а также работников наемного труда других профессий.

В отличие от первых двух Дум, где в основном обсуждались аграрные вопросы, для деятельности 3-й Думы характерно то, что она обратила внимание на вопросы рабочего законодательства. Важнейший закон, разработанный 3-й Думой, это закон о страховании от несчастных случаев и по болезни, утвержденный 23 июня 1912 года. В этом была заслуга железнодорожников, принявших активное участие в событиях 1905–1907 годов и для которых социальное страхование введено законом от 30 мая 1888 года и явившийся предвестником закона 23 июня 1912 года. В интересах железнодорожников 3-я Государственная Дума приняла редакцию законопроекта о вознаграждении потерпевших вследствие несчастных случаев служащих, мастеровых и рабочих на железных дорогах и членов их семейств. Проект был внесен Министром путей сообщения 11 апреля 1912 года и 28 июня того же года утвержден как закон. Рабочие, депутаты 3-й Государственной Думы получали много писем от железнодорожников о том, чтобы им

помогли в их жизни. Таким образом, даже в Думе такого состава, традиции предыдущих двух Дум были сохранены.

4 Государственная Дума работала с 15 ноября 1912 года по 6 октября 1917 года и ее деятельность протекала в довоенный период и во время Первой Мировой войны. «Отвлекая депутатов от решения насущных, вопросов правительство «завалило» Думу «законодательной вермишелью», передав на ее рассмотрение только за 1912–1914 годы свыше 2000 мелких законопроектов. С начала войны сессии созывались нерегулярно, основное законодательство осуществлялось правительством помимо думы» [7, с. 30].

Таким образом в своей деятельности депутаты-железнодорожники отстаивали интересы не только работников железнодорожного транспорта, но и интересы всех работников наемного труда.

Список литературы

1. Маркс К. Из ранних произведений / К. Маркс, Ф. Энгельс. – М.: Государственное издательство политической литературы, 1956. – 699 с.
2. Бойович М.М. Л Члены Государственной думы. (Портреты и биографии). Первый созыв 1906–1911 г. (Сессия продолжалась с 27 апр. по 9 и юля 1906 г.) / сост. М.М. Бойович. – М.: Т-во И.Д. Сытина, 1906. – 512 с.
3. Верт Н. История советского государства, 1900–1991 / пер. с фр. – 2-е изд., испр. – М.: Прогресс-акад., 1995. – 543 с.
4. Пушкарева И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях / АН СССР. Ин-т истории СССР. – М.: Наука, 1975. – 390 с.
5. Красная летопись №2. – М.; Л.: Госиздат, 1930. – 232 с.
6. Корбут М.К. Рабочее законодательство 3-й Государственной Думы. – Казань: Красный печатник, 1925. – 24 с.
7. Мир русской истории: энциклопедический справочник. – М.: Вече, 1998. – 608 с.