

DOI: 10.18721/JHSS.8301
УДК 93/94

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ: ОСВОЕНИЕ РУССКОГО СЕВЕРА (1907–1916)

Б.Н. Ковалёв¹, С.В. Кулик²

¹ Санкт-Петербургский институт истории РАН, Санкт-Петербург, Российская Федерация

² Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Российская Федерация

Актуальность данного исследования обусловлена необходимостью изучить проблемы международного сотрудничества и международные конфликты, возникавшие в процессе освоения Севера нашей страны в начале XX в. Методологическую основу статьи составляет принцип научной объективности при работе с опубликованными и архивными источниками. Сравнительно-исторический, формально-логический и структурно-функциональный методы позволили систематизировать выявленную информацию, определить основные тенденции дискуссий в Государственной думе Российской империи. Проанализированы стенографические отчеты Государственной думы того времени. Раскрыты различные подходы к вопросу развития северных районов страны со стороны представителей политических партий, а также властей. Показаны имевшиеся сложности в политических и экономических отношениях России с зарубежными странами в связи с вопросом использования природных богатств Русского Севера. Выявлены проблемы, мешавшие успешному развитию этого региона. Данные документы впервые вводятся в научный оборот. Они дополняют наше представление о проблемах развития северных районов страны в начале XX в. Природные ресурсы России на Севере являлись предметом интереса ее соседей. Данный регион рассматривался ими как перспективный рынок. Русские купцы, в свою очередь, не хотели появления конкурентов. Развитие Северного морского пути способствовало бы и развитию Сибири. Однако сами власти Российской империи относились к проблемам развития этих регионов без должного внимания. Ошибочность такого подхода убедительно показала Первая мировая война (1914–1918). Материалы статьи могут использоваться для изучения успехов и неудач в процессе освоения северных районов нашей страны, столь важных для ее экономики и обороноспособности.

Ключевые слова: Государственная дума Российской империи; депутаты; Северный морской путь; исследовательские экспедиции; внешняя политика

Ссылка при цитировании: Ковалёв Б.Н., Кулик С.В. Государственная дума Российской империи: освоение Русского Севера (1907–1916) // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Гуманитарные и общественные науки. 2017. Т. 8, № 3. С. 9–17. DOI: 10.18721/JHSS.8301

THE STATE DUMA OF THE RUSSIAN EMPIRE: THE EXPLORATION OF THE RUSSIAN NORTH IN 1907–1916

B.N. Kovalev¹, S.V. Kulik²

¹ St. Petersburg Institute of History of the RAS,
St. Petersburg, Russian Federation

² Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University,
St. Petersburg, Russian Federation

The relevance of this study is due to the need to investigate the issues of international cooperation and international conflicts in the exploration of the Russian North in the early 20th century. Comparative historical, formal logical, and structural and functional methods were used to systematize the archival information and determine the main trends in the discussions of the State Duma of the Russian Empire. The stenographic records of the State Duma of the Russian Empire have been analyzed. We have discussed various approaches to the exploration of the northern regions of Russia by representatives of political parties and authorities. We have revealed the difficulties that existed in the political and economic relations of Russia with foreign countries concerning the use of the natural resources of the Russian North. The problems that prevented the successful development of this region have been identified. The documents referred to in the article are introduced into scientific circulation for the first time ever. They can contribute to understanding the problems of the exploration of the northern regions of Russia in the early 20th century. Conclusions: the natural resources of the Russian North were the subject of interest of Russia's neighbors who considered these regions to be a promising market. Russian merchants, in turn, did not want any competitors to interfere with the successful operation of their business. The development of the Northern Sea Route could have contributed to the development of Siberia. However, the authorities of the Russian Empire paid no sufficient attention to the above-mentioned problems. The First World War convincingly proved this approach was incorrect. The material of the article can be used to study successes and failures in the exploration of the northern regions of Russia that were important for its economy and defense.

Keywords: State Duma of the Russian Empire; deputies; Northern sea route; research expeditions; internal policy

Citation: B.N. Kovalev, S.V. Kulik, The State Duma of the Russian Empire: the exploration of the Russian North in 1907–1916, St. Petersburg State Polytechnical University Journal. Humanities and Social Sciences, 8 (3) (2017) 9–17. DOI: 10.18721/JHSS.8301

Введение

В 2006 г. в России отмечалось 100-летие законодательного органа нашей страны – Государственной думы. Юбилей способствовал более пристальному и профессиональному изучению деятельности этой структуры, ее успехов и неудач.

Первые работы, посвященные Государственной думе Российской империи, появились еще во время ее непосредственной деятельно-

сти. Часто они носили публицистический или информационный характер [См., например: 1].

О деятельности Государственной думы в предреволюционный период написано немало воспоминаний, преимущественно бывшими членами партии кадетов. Наиболее информативными являются воспоминания П.Н. Миллюкова [2], В.А. Маклакова [3], И.В. Гессена [4], где отражены важнейшие моменты организации выборов в Государственную думу,

внутрипартийной борьбы, конфликтов с монархической властью. Однако представители Партии народной свободы имели крайне негативный опыт нахождения у власти после февраля 1917 г., поэтому на их воспоминания о десятилетии думской деятельности лег отпечаток реалий жизни в эмиграции, куда они были вынуждены отправиться после Октябрьского переворота 1917 г.

После Октябрьской революции и установления советской власти изучение деятельности Государственной думы было предопределено в связи с негативным отношением большевиков к парламентским институтам. В «Кратком курсе истории ВКП(б)» подчеркивалось, что «большевики шли в Думу не для органической „законодательной” работы в ней в блоке с кадетами, как это делали меньшевики, а для того, чтобы использовать ее как трибуну в интересах революции» [5, с. 85].

Авторы научных и публицистических работ первых десятилетий советской власти были настроены по отношению к Думе крайне негативно, но всё же воспоминания большевиков-думцев, в частности А.Е. Бадаева [6], представляют определенный интерес.

На рубеже 50–60-х гг. XX в. стали появляться более объективные исследования. Хотя эти работы писались с точки зрения советской исторической науки, широкое использование в них архивных источников позволяло воспринимать Государственную думу как важный государственный политический институт. А.Я. Аврех [7] проанализировал взаимодействие Николая II и П.А. Столыпина с законодательным органом страны.

В конце 1980-х гг. возник новый интерес к истории Государственной думы Российской империи. Он был связан с переосмыслением событий февраля – октября 1917 г. Особое внимание стало уделяться изучению деятельности либеральной парламентской оппозиции, в частности партии кадетов. Р.Ш. Ганелин в своей работе [8] показал связь между революцией и реформами в нашей стране в условиях Первой русской революции (1905–1907).

В конце XX – начале XXI в. общество поставило перед историками главную задачу – обоснованно ответить на вопрос: была ли неизбежна революция 1917 г.? Могла ли деятельность Государственной думы эволюционно, в рамках

закона, решить проблемы, стоявшие перед Россией? Этой проблематикой занимались как историки, так и историки права.

А.Ф. Смирнов в своем очерке [9] подробно описал взаимоотношения Государственной думы и «исторической власти». Основная идея этой работы сводится к тому, что либеральная оппозиция в Думе в значительной степени способствовала крушению установившейся модели государственного устройства России.

В монографии В.А. Дёмина [10] рассмотрена история создания Государственной думы, проанализированы ее полномочия, отношения с Государственным советом и другими органами государственной власти.

В последнее время стало уделяться больше внимания персоналиям, жизни и судьбе депутатов Думы. В книге И.К. Кирьянова [11] рассмотрено политическое становление первых парламентариев нашей страны. Были изданы сборники документов по истории российского конституционализма с научными комментариями, подготовленные А.В. Гоголевским и Б.Н. Ковалёвым [12, 13].

Однако во всех этих работах не изучена в должной мере повседневная деятельность Государственной думы. Например, рассмотрение вопросов освоения Русского Севера, которые вызывали на ее заседаниях оживленные дискуссии, так как затрагивали экономические и политические интересы нашей страны и ее соседей.

Методология

Методологическую основу статьи составляет принцип научной объективности при работе с опубликованными и архивными источниками. Сравнительно-исторический, формально-логический и структурно-функциональный методы позволили систематизировать выявленную информацию, определить основные тенденции дискуссий о судьбе Русского Севера в Государственной думе Российской империи.

Результаты исследования

В начале XX в. территория Российской империи, находящаяся за Северным полярным кругом, была практически не заселена. Представители левых фракций в Государственной думе считали, что одним из основных тормозов развития Русского Севера является монархическая система в России. В Норвегии, напри-

мер, хотя она была королевством, существовала совершенно другая форма взаимодействия между ветвями власти, законодательной и исполнительной: *«В Норвегии как ответственное перед народным представительством правительство именно вникает в это дело, так и стортинг принимает близко во внимание народные нужды. И теперь, благодаря действиям правительства и стортинга, в Норвегии на высоту поднят флот промысловый и флот торговый, и, следовательно, этим улучшено всё рыбацкое население»*¹.

Одной из причин необходимости развития транспортной системы на Севере России депутаты считали успешный опыт ее соседей, которые смогли превратить экстенсивные районы в важный источник получения доходов: *«Норвежское правительство теперь видит в рыболовстве главную статью государственных доходов, если бы только у Норвегии не было этих доходов, не опиралась бы она на рыболовство, она не рискнула бы отделиться от Швеции»*.

*А у нас Правительство, как безответственное, нужды народные совершенно попирает, не обращает на это внимания до настоящего времени. Нельзя так, нужно же что-нибудь Министерству принять в этом деле, иначе совершенно погибнет всё дело»*².

Депутат III и IV Государственной думы от Енисейской губернии Степан Васильевич Востротин, сибирский общественный деятель, владелец золотых приисков, путешественник-полярник, дипломат и политик – кадет, еще в 1894 г. вместе с английским капитаном Виггинсом совершил плавание из Ньюкестля (Великобритания) в Енисейск через Карское море. В 1908 г. С.В. Востротин издал книгу «Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири» [14], которая получила широкую известность. В этой работе на большом фактическом материале он показал, что завышенные тарифные пошлины, прикрываемые тезисом о «защите от иностранного влияния», мешают развитию российского Востока и России в целом. В 1913 г. Востротин вместе с норвежским путешественником Ф. Нансеном участвовал в экспедиции по трас-

се Северного морского пути: он прошел на пароходе «Коррект» от берегов Норвегии до устья Енисея.

Таким образом, депутат Востротин отлично осознавал важность Северного морского пути. В своих выступлениях в Думе он несколько идеализировал прошлое: *«Еще 300 лет тому назад наши предки пользовались этим путем в громадных размерах. Торговые сношения существовали в значительных размерах. Английские суда, которые пытались открыть северо-восточный путь в Индию и Китай, констатировали, что они встречали массу русских судов, которые шли на Обь и Енисей от наших северных берегов, что суда и мореходные качества этих судов были настолько великолепны и хороши, что английские суда не попевали даже за ними»*.

И вот, по ходатайству тобольских воевод, из боязни потери на пошлинах, этот морской путь был закрыт под страхом смертной казни, даже путем сажания на кол того, кто попытается плавать этим морским путем».

*Всякие торговые сношения заглохли, утратилась даже вера в возможность плавания этим морским путем, пока нам его в 70-х годах прошлого века снова не воскресили иностранцы»*³.

С.В. Востротин весьма позитивно относился к торговле с зарубежными странами, но его как предпринимателя особенно интересовало развитие торговли на Енисее – природной границе между Западной и Восточной Сибирью, ведь на этой реке находились крупные города Красноярск, Енисейск, Минусинск и другие населенные пункты. Местные жители здесь активно занимались торговлей. Востротин отмечал, что *«в 70-х гг. [XIX в.] снова возникло плавание, стали зарождаться различного рода предприятия. Благодаря этому [морскому] пути был введен целый ряд речных судов, которые открыли судоходство по Енисею. Стали возникать различные торговые и промышленные предприятия, образовалась эксплуатация леса для вывоза его за границу. Затем возникло графитное дело, образовался экспорт пшеницы за границу, которая отправлялась на приходящих к устьям сибирских рек судах. Возился же главным образом чай, различного рода машины для разных ремесел,*

¹ Государственная дума. Третий созыв, сессия V: стенограф. отчеты. Заседание 94, 14 марта 1912 г. СПб., 1912. С. 3445.

² Там же.

³ Там же. С. 3463–3464.

фабрик и заводов, соль и другие предметы, и вся торговля перешла в русские руки»⁴.

По мнению депутата Востротина, эта идиллия закончилась из-за обострившейся конкуренции между московскими и сибирскими предпринимателями: «По несчастью, в 1896–1897 гг. вместе с кирпичным чаем был доставлен и груз стеариновых свечей. Этот груз оказался роковым для Северного морского пути»⁵.

Однажды в Департамент мануфактуры и торговли пришел с жалобой купец Крестовников и заявил, что Сибирь — это его вотчина, которая всегда снабжалась свечами с принадлежащего ему завода без всяких проблем. «Моментально всё изменилось: льготы были отменены раньше даже дарованного Высочайшею Властью срока; ввезенные в Сибирь стеариновые свечи были конфискованы и, несмотря на то, что они не были запрещены к свободному ввозу, с них взимается европейская пошлина; на чай набавляется пошлина до двойного размера против Иркутской»⁶.

Последствия этой торговой войны оказались катастрофическими: «Сразу же этот путь гибнет. Все возродившиеся предприятия рушатся; пароходство, которое затратило несколько сотен рублей с целью организации правильного экспорта за границу сибирских продуктов, ликвидируется. Ликвидируется лесное дело, графитное дело, ликвидируется и экспорт пшеницы за границу»⁷. Люди, которые поверили в возможность развития торговли через Северный морской путь, понесли огромные убытки, многие полностью разорились: «Тот, кому приходилось бывать в низовьях Енисея за последние годы, мог видеть огромные штабеля загнивающего великоленного леса, приготовленного для экспорта за границу, лежащий замываемый водой и заносимый песком графит и уголь. И это тогда, когда начали, было, оживать торговые сношения Сибири с европейскими рынками»⁸.

Толчком к возрождению Северного морского пути стала столыпинская переселенческая реформа. Как отмечал И.И. Тхоржевский, помощник начальника Переселенческого управления, «надо было крепче стянуть — и

рельсами! — державное могущество великой России» [15, с. 119].

Понятно, что кроме развития железнодорожного пути нужно было использовать и другие возможности доставки населения и товаров. «Настоятельная необходимость восстановления северного пути была особенно выдвинута представителями Главного управления землеустройства и земледелия. Они говорили, что колонизация и переселение в Сибирь уперлись в тяжелые экономические условия за невозможностью сбыта своих сельскохозяйственных и других громоздких и малоценных продуктов на внешние рынки»⁹.

Сибирских промышленников привлекали прибыли, которые они рассчитывали получить от торговли с европейскими странами. С ними полностью консолидировался представитель Лесного департамента в Государственной думе: «Леса в Енисейской губернии изобилуют отличным насаждением сосны, ели, кедра. Они имели бы крупный спрос и выдержали бы любую конкуренцию на лондонском рынке, но им нет выхода туда, потому что эти леса расположены главным образом севернее Сибирской железной дороги и, таким образом, не могут идти на внутренние рынки. Единственный для них путь откроется только с установлением дешевого водного морского пути на европейские рынки»¹⁰.

Кроме того, отмечалось, что в низовьях Енисея имеются большие залежи каменного угля, не уступающего по своим достоинствам кардифу. Огромны залежи графита, который можно было бы сбывать на внутреннем рынке и таким образом в значительной мере вытеснить иностранный уголь.

Поскольку ценную древесину вывезти было практически невозможно, она уничтожалась на месте: «Переселенческое управление не знает, что делать с лесами в Енисейской губернии. Для увеличения площади под колонизацию испрашиваются кредиты на корчевание лесов, выдвигаются меры даже выжигания этих лесов для того, чтобы расширить там площади для колонизации»¹¹.

Представителями Главного управления землеустройства и земледелия было указано и на огромные рыбные богатства низовьев се-

⁴ Госдума. Заседание 94. С. 3464.

⁵ Там же.

⁶ Там же.

⁷ Там же. С. 3465.

⁸ Там же.

⁹ Госдума. Заседание 118, 27 апреля 1912 г. С. 3449.

¹⁰ Там же. С. 3450.

¹¹ Там же.

верных рек, которые за недостатком хорошей соли и ограниченности сибирского рынка мало и плохо эксплуатируются и не имеют широкого распространения на внутреннем рынке: «Установление дешевого пути не только понизит цену на соль, но откроет возможность сбыта этих рыбных продуктов как на внешний, так и на внутренний рынок. Архангельск, который в настоящее время ввозит иностранную рыбу, мог бы получать ее с низовьев наших рек»¹².

Таким образом, переселенческая политика напрямую связывалась с развитием Северного морского пути: «Все меры должны быть приняты для того, чтобы дать возможность выхода сельскохозяйственным продуктам во всевозможных направлениях и всеми способами поднять промышленность в крае, как обрабатывающую, так и горную, которая могла бы поглощать избытки этих сельскохозяйственных продуктов и давать заработок населению»¹³.

Тяга к гигантомании была отличительной чертой не только Советского Союза. В царской России также обсуждали различные проекты поворота рек, соединения каналами европейских и азиатских водных путей сообщения. В конце XIX в. был построен Обь-Енисейский канал. Но только это относительно небольшое сооружение строилось 8 лет и обошлось казне в сумму около 3 млн рублей серебром.

С.В. Востротин на заседании Думы 27 апреля 1912 г. заявил: «Вот почему в настоящее время поднят вопрос о водных путях, которые должны явиться более дешевыми. Теперь говорят о соединении сибирских рек с Волгой, о соединении с Двиной. Все эти соединения могут осуществляться через десятилетия и требуют огромных затрат. Ближайшим и наиболее удобным путем для сбыта хлебных и сельскохозяйственных продуктов и всякого сырья является и должен быть только Северный морской путь»¹⁴. По мнению депутата, оборудование этого пути потребовало бы ничтожных затрат по сравнению с колоссальными расходами на шлюзование через Урал соединительных ветвей между Обью и Камой. Востротин считал, что Северный морской путь представлял огромное значение и для успешного развития Сибири: «Ведь всё, что ввозится в

Сибирь, во многих местах очень дорого, и всё это ложится как на местное население, так и на проходящих из России переселенцев. Использование этого дешевого северного пути дало бы толчок как к развитию сельскохозяйственной промышленности в крае, так и к возникновению фабрично-заводской промышленности.

Это привлекло бы туда капиталы, которые могли бы пойти в этом случае в промышленность»¹⁵.

Почти как белые стихи прозвучали патетические слова депутата от Енисейской губернии: «Нет сомнения, когда возникнет этот путь и когда он будет в достаточной степени оборудован, там, в устьях сибирских рек, создадутся свои отпускные порты, со складами и со всеми приспособлениями для перегрузок элеваторами. И это море должно сделаться сибирским Средиземным морем»¹⁶. Успешное осуществление этого проекта, по мнению С.В. Востротина, коренным образом отразилось бы и на всей азиатской части Российской империи: «Если бы только представилась возможность использовать таким образом Северный морской путь, если бы были предоставлены некоторые льготы, например освобождение от пошлины даже таких ввозимых предметов нерусского происхождения, как кирпичный чай, то вся ось торговых сношений наших с Монголией перешла бы в значительной степени с берегов Тихого океана на северный путь и на наши сибирские реки»¹⁷.

В 1914 г. началась Первая мировая война. Черное море для России оказалось «заперто» Турцией, плавание по Балтийскому морю стало крайне опасным из-за действий германского флота. Сообщение с союзниками через Швецию было крайне затруднительно. В направлении к Северному Ледовитому океану была проложена лишь одна узкоколейная дорога — от Вологды до Архангельска. В этих условиях ее начали перешивать на широкую колею. Развитие Северного морского пути стало важной задачей, связанной с обороноспособностью страны.

Решение о выделении первого кредита на строительство Мурманской железной дороги было принято 10 февраля 1915 г. Вскоре по всей ее трассе развернулись грандиозные по своим

¹² Госдума. Заседание 118. С. 3450.

¹³ Там же. С. 3455.

¹⁴ Там же. С. 3456.

¹⁵ Там же.

¹⁶ Там же. С. 3457.

¹⁷ Там же. С. 3464.

масштабам работы [16, с. 190]. Конечная станция – станция Мурман – была оборудована у Семеновской бухты в восточной части Кольского залива, из которого открывался выход в Северный Ледовитый океан. Прокладка дороги заняла в общей сложности 20 месяцев (она строилась с марта 1915-го по ноябрь 1916 г.) [Там же. С. 192]. Отсюда должны были идти в центральную часть страны военные поставки из Великобритании и Франции.

Но во время строительства Мурманской железной дороги большую роль продолжал играть действующий порт в Архангельске. На заседании 28 июля 1915 г. Государственная дума по инициативе группы депутатов приняла законопроект о введении со 2 ноября в Архангельском порту, водном районе и на прилегающих к ним путях сообщения «временного военного управления». В августе 1915 г. Дума обсудила состояние дел в единственных северных морских воротах России. Оценка была дана весьма негативная: «Между тем наши вагоны в значительной степени бегут к Архангельску пустыми, ибо распоряжение движением в Архангельске и по дороге находится в военных руках, а они не хотят считаться с нуждами частной экспортной торговли. Отсутствие складочных помещений, гибель экспортных товаров совершенно убило всякую охоту у экспортеров пользоваться этой дорогой и этим портом»¹⁸.

Весьма проблематичным стал вопрос о приоритете военных интересов. Безусловно, проблемы обороны страны являлись главными, но некоторые запретительные меры оказались негативными для предпринимательства и экономики. Депутат Востротин заявил: «...Архангельский порт, действительно, к нашему ужасу, оказался не оборудованным...

Я не могу не обратить внимания на скопление одного только каракуля; его скопилось на рынке до 2,5 млн шкурок, это составляет капитал в 15–20 млн рублей. Еще недавно сообщалось из Архангельского порта, что таможенные власти заставили выгрузить каракуль, так как он не разрешен к вывозу. Вот какие меры принимались в отношении тех предметов, которые не нужны ни для нашей армии, ни для нашего населения»¹⁹.

¹⁸ Государственная дума. Четвертый созыв, сессия IV: стенограф. отчеты. Заседание 11, 18 августа 1915 г. Пг., 1915. С. 949.

¹⁹ Там же. С. 947.

Ограничительные меры не способствовали развитию экспортных отраслей промышленности: «Платина внутри России идет в ничтожном количестве, она идет главным образом на заграничные рынки. Добывается ее до 350 пудов приблизительно. Стоимость ее достигает до 40 тыс. рублей за пуд. Я понимаю, что если бы государство превращало ее в золотой фонд или чеканило особые платиновые монеты, как это было некогда, то это было бы целесообразно и понятно. Но не обменивая, не реализуя эту добычу, платину, составляющую десятка полтора миллиона рублей, мы совершенно дезорганизуем, разрушаем целую отрасль промышленности, в которой занято значительное количество населения»²⁰.

В условиях войны были наложены ограничения на торговлю лесом: «Лес фактически запрещается к вывозу на нейтральных судах. Разрешается его вывоз только в союзные государства на союзных судах или под русским флагом. Но теперь на международном рынке нет возможности зафрахтовать эти союзные суда, а русских почти нет. Поэтому лес из Архангельска и из портов Белого моря остается не вывезенным до настоящего времени. Для этого, чтобы вывезти на нейтральных судах, требуется совершить огромную процедуру и волокиту всевозможных ходатайств.

Создалось такое положение, что в Архангельске лежит на 40 млн рублей леса, не вывезенного на заграничный рынок. А какая от этого опасность? Не попадет ли он в руки врага?»²¹

Проблема функционирования северных портов была частично решена лишь к 1916 г. Этого потребовали суровые реалии войны. Но было уже поздно: революционные события в Петрограде привели к смене власти.

Заключение

Как сферу своих интересов Русский Север рассматривали не только противники России, но и ее союзники по Антанте. В условиях ослабления нашего государства и начавшейся Гражданской войны эти районы подверглись военной интервенции Великобритании и США. Однако большевики смогли изгнать оккупантов. Началось освоение Севера, считавшееся одним из приоритетов государственной политики по развитию страны.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. **Боiovич М.М.** Члены Государственной думы (портреты и биографии). IV созыв. 1912–1917 гг. М.: Изд-во Сытина, 1913.
2. **Милюков П.Н.** Воспоминания (1859–1917). Т. 1–2. М.: Политиздат, 1991.
3. **Маклаков В.А.** Из воспоминаний. Уроки жизни. М.: Изд-во Московской шк. полит. исследований, 2011.
4. **Гессен И.В.** Годы изгнания. Жизненный отчет. Париж: YmcaPress, 1979.
5. **Краткий курс истории ВКП(б)**, М.: Гос. изд-во полит. литературы, 1938.
6. **Бадаев А.Е.** Большевики в Государственной думе. Воспоминания. М.; Л.: Политиздат, 1930.
7. **Аврех А.Я.** Столыпин и Третья Дума. М.: Наука, 1968.
8. **Ганелин Р.Ш.** Российское самодержавие в 1905 г. Реформы и революция. СПб.: Наука, 1991.
9. **Смирнов А.Ф.** Государственная дума Российской империи 1906–1917 гг.: ист.-правовой очерк. М.: Книга и бизнес, 1998.
10. **Дёмин В.А.** Государственная дума России: механизм функционирования. М.: РОССПЭН, 1996.
11. **Кириянов И.К.** Российские парламентарии начала XX века: новые политики в новом политическом пространстве. Пермь: Изд-во Пермского ун-та, 2006.
12. **Конституционализм: исторический путь России к либеральной демократии: сб. док. / авт.-сост.: А.В. Гоголевский (вступ. ст., коммент.), Б.Н. Ковалёв (коммент., библиогр.).** М.: Гардарики, 2000.
13. **Русский конституционализм в период думской монархии: сб. док. / авт.-сост.: А.В. Гоголевский (вступ. ст., коммент.), Б.Н. Ковалёв (коммент., библиогр.).** В 3 т. М.: Гардарики, 2003.
14. **Востротин С.В.** Северный морской путь и челябинский тарифный перелом в связи с колонизацией Сибири. СПб., 1908.
15. **Тхоржевский И.И.** Последний Петербург. Воспоминания камергера. СПб.: Алетейя, 1999.
16. **Попов Г.П., Давыдов Р.А.** Мурман. Очерки истории края XIX – начала XX в. Екатеринбург: Изд-во Рос. акад. наук. Уральское отд-ние, 1999.

КОВАЛЁВ Борис Николаевич – Санкт-Петербургский институт истории РАН; bnkov@mail.ru

КУЛИК Сергей Владимирович – Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого; kulik54@mail.ru

Статья поступила в редакцию 9.06.2017 г., принята к публикации 22.09.2017 г.

REFERENCES

- [1] M.M. Boiovich, Chleny Gosudarstvennoy Dumy (portrety i biografii). IV sozov. 1912–1917 gg. [Members of the Fourth State Duma (portraits and biographies). 1912 – 1917], Sytin (ed.), Moscow, 1913.
- [2] P.N. Milyukov, Vospominaniya (1859–1917) [Memoirs (1859–1917)], of vol. 1–2, Politizdat, Moscow, 1991.
- [3] V.A. Maklakov, Iz vospominaniy. Uroki zhizni [Memoirs. Life lessons], Moskovskaya shkola politicheskikh issledovaniy Publ., Moscow, 2011.
- [4] I.V. Gessen, Gody izgnaniya. Zhiznennyy otchet [Years of exile. A life write-up], Ymca Press, Paris, 1979.
- [5] Kratkiy kurs istorii VKP(b) [A brief history of All-Union Communist Party (Bolsheviks)], Politicheskaya literatura Publ., Moscow, 1938.
- [6] A.E. Badaev, Bol'sheviki v Gosudarstvennoy dume. Vospominaniya [Bolsheviks in the State Duma. Memoirs], Politizdat, Moscow, Leningrad, 1930.
- [7] A.Ya. Avrekh, Stolypin i Tret'ya Duma [Stolypin and the Third Duma], Nauka, Moscow, 1968.
- [8] R.Sh. Ganelin, Rossiyskoe samoderzhavie v 1905 godu. Reformy i revolyutsiya [Russian monarchy in 1905. Reforms and the Revolution], Nauka, St. Petersburg, 1991.
- [9] A.F. Smirnov, Gosudarstvennaya дума Rossiyskoy imperii 1906–1917 gg. [The State Duma of the Russian Empire: 1906–1917: Historical juristic study], Kniga i biznes, Moscow, 1998.
- [10] V.A. Demin, Gosudarstvennaya дума Rossii: mekhanizm funktsionirovaniya [Russian State Duma: Functioning mechanism], ROSSPEN, Moscow, 1996.
- [11] I.K. Kir'yanov, Rossiyskie parlamentarii nachala XX veka: novyye politiki v novom politicheskom prostranstve [Russian parliamentarians of the beginning of the 20th century: New politicians in the new political entity], Permskiy univ. Publ., Perm', 2006.
- [12] A.V. Gogolevskiy, B.N. Kovalev, Konstitutsionalizm: istoricheskiy put' Rossii k liberal'noy demokratii [Constitutionalism: Russia's historical way to liberal democracy], Gardariki, Moscow, 2000.

[13] A.V. Gogolevskiy, B.N. Kovalev, *Russkiy konstitutsionalizm v period dumskoy monarhii* [Russian constitutionalism in the years of the Duma monarchy], Gardariki, Moscow, 2003.

[14] S.V. Vostrotin, *Severnnyy morskoy put' i chelyabinskiy tarifnyy perelom v svyazi s kolonizatsiey Sibiri* [The Northern Sea Route and the Chelyabinsk tariff break in relation to the colonization of Siberia], St. Petersburg, 1908.

[15] I.I. Tkhorzhevskiy, *Posledniy Peterburg. Vospominaniya kamergera* [Ultimate Petersburg. Memoirs of the chamberlain], Aletyya, St. Petersburg, 1999.

[16] G.P. Popov, R.A. Davydov, Murman. *Ocherki istorii kraya XIX – nachala XX v.* [Murman. Essays on the history of the region: the 19th century – early 20th century], Rossiyskaya akademiya nauk Publ., Ural'skoe ot-deleniye, Yekaterinburg, 1999.

KOVALEV Boris N. – St. Petersburg Institute of History of the RAS; bnkov@mail.ru

KULIK Sergey V. – Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University; kulik54@mail.ru

Received 9.06.2017, accepted 22.09.2017.

© Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, 2017