

## D 13

январь 1919 г.

ВЦИК<sup>122</sup>

### ПРОЕКТ ДЕКРЕТА ОБ ИНСТРУКТОРСКО-АГИТАЦИОННЫХ ПОЕЗДАХ И ПАРОХОДАХ ВЦИК<sup>123</sup>

§ 1. Для установления связи центральной рабоче-крестьянской власти с советской властью на местах, для деятельного участия в борьбе с хозяйственной разрухой, для устранения недостатков работы местных органов, для ознакомления населения с общей политикой и работой центральной власти, для коммунистической агитации и пропаганды, для использования железнодорожного и водного транспорта в целях инструктирования и агитации – организуются инструкторско-агитационные поездки от имени Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета Советов<sup>124</sup>.

§ 2. Для выполнения вышеуказанных целей при ВЦИК учреждается Отдел инструкторско-агитационных поездов и пароходов (Агитпарпоезда).

---

<sup>122</sup> Центральный Исполнительный Комитет – высший законодательный, распорядительный и координирующий орган государственной власти в СССР (в РСФСР – Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет) с 27 октября 1917 г. по 5 декабря 1936 г. Избирался Всесоюзным (Всероссийским) съездом Советов. Формировал правительство, издавал декреты и распоряжения, утверждал кодексы законов и т.д. Председателями ВЦИК были: Л.Б. Каменев (с 27 октября 1917 г.), Я.М. Свердлов (с 8 ноября 1917 г.), М.И. Калинин (с 30 марта 1919 г.).

<sup>123</sup> Положение Президиума ВЦИК о литературно-инструкторских поездах было принято 11 января 1919 (Опубликовано: *Декреты Советской власти*. Т. IV. М., 1968. С. 289–290).

<sup>124</sup> Идея организации агитпоезда ВЦИК возникла, вероятно, под влиянием успешного (к тому времени почти полугодового) опыта деятельности поезда Троцкого. Поезд, возглавляемый наркомвоенном, председателем РВСР, был создан как походный аппарат управления армией. «Поезд мой был организован спешно в ночь с 7 на 8 августа 1918 г. в Москве. Наутро я отправился в нем в Свияжск на чехословацкий фронт. <...> Моя личная жизнь в течение самых напряженных годов революции была неразрывно связана с жизнью этого поезда. <...> Два с половиной года, с короткими сравнительно перерывами я прожил в железнодорожном вагоне. <...> В поезде работали: секретариат, типография, телеграфная станция, радио, электрическая станция, библиотека, гараж и баня. Поезд был так тяжел, что шел с двумя паровозами. Потом пришлось его разбить на два поезда» (Троцкий Л.Д. *Моя жизнь*. Т. 2. Берлин. 1930. С. 143). За годы Гражданской войны этот ставший знаменитым поезд совершил 36 поездок и прошел гигантское расстояние – более 100 тыс. километров, побывав на всех фронтах. Практически каждый день Л.Д. Троцкий выступал на остановках (и разъезжал дополнительно еще и на пяти автомобилях, находившихся на поезде) с многочисленными речами, которые затем, вместе с его статьями, помещались в агитационной многотиражке *В пути*, печатавшейся здесь же, в поездной типографии (газета распространялась среди красноармейцев и жителей прифронтовых районов). Нередко они перепечатывались также в *Правде*, *Известиях* и местных газетах. В штат команды поезда входило 410 человек (все имели отличительную форму – черные кожаные куртку и брюки). Художником поезда был плакатист П.Ю. Киселис.

§ 3. Вся организация и работы по использованию водного и железнодорожного транспорта в целях, указанных в § 1 настоящего декрета, со дня опубликования декрета передаются в ведение Отдела инструкторско-агитационных парпоездов ВЦИК.

§ 4. Во главе отдела стоит утверждаемый ВЦИКом член Президиума ВЦИК и при нем коллегия в составе: помощника заведующего отделом и представителя Главполитпросвета.

§ 5. В компетенцию коллегии отдела входит:

1. Общее руководство работой отдела.
2. Разработка общего плана и содержания поездок, сообразно политическим и экономическим требованиям момента.
3. Разработка примерных маршрутов для поездок.
4. Формирование штата и кадров политических работников поездов и пароходов и разработка плана для каждой поездки.
5. Разработка материалов, получаемых в поездках, и всестороннее их использование.
6. Отношения со всеми органами центральной власти.
7. Контроль поездов и пароходов, находящихся в пути.

§ 6. Во главе каждого инструкторско-агитационного поезда или парохода стоит политком, назначаемый ВЦИКом из числа членов ВЦИК, и при нем Коллегия политработников (Политотдел), делегируемых Народными комиссариатами и центральными органами партии и утверждаемых коллегией Отдела парпоездов.

§ 7. Организация Отдела парпоездов и его подотделов, права и полномочия заведующего отделом, помощника зав. отделом, коллегии отдела, политкомов и политработников отдельных пароходов и поездов определяются издаваемыми в развитие настоящего декрета и утвержденными ВЦИКом особыми положениями и штатами<sup>125</sup>.

ГАРФ. Ф. А-2123. Оп. 2. Д. 127-а. Л. 1.

<sup>125</sup> Например, 19 января 1919 г. была утверждена *Инструкция заведующему литературно-инструкторского поезда ВЦИК им. тов. Ленина*, в которой перечислялся штат и подробно на нескольких страницах расписывались функции, права и обязанности всех сотрудников (ГАРФ. Ф. 1235. Оп. 139. Д. 1. Л. 45–50). В этом же документе, в разделе об обязанностях заведующего книжным складом, говорилось: «В ведении зав. складом находится дело расклеивания плакатов и листовок в местах следования поезда. <...> На значительных остановках силами расклейщиков, на больших остановках – местными силами» (л. 49). Ниже в наст. издании (документ № 18) публикуется типовой бланк подобной инструкции. Скажем, что в поездах работали, помимо заведующего, агитаторов, художников-декораторов, представителей РОСТА и др. идеологических сотрудников: комендант, бухгалтер, завхоз, кассир, счетоводы, слесари, киномеханик, таперы, повар, судомойки, уборщицы, посыльные, расклейщики афиш и плакатов, шоферы, истопники, фельдшер, сиделка, охрана и т.д. (т.е. штат поезда составлял, как правило, более 100 человек). [ГАРФ. Ф. 2313. Оп. 2. Д. 127-а. Л. 35–35 об.]