

январь 1919 г.

ВЦИК¹²²

ПРОЕКТ ДЕКРЕТА ОБ ИНСТРУКТОРСКО-АГИТАЦИОННЫХ ПОЕЗДАХ И ПАРОХОДАХ ВЦИК¹²³

§ 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 Советов¹²⁴.

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

¹²² 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.).

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

¹²⁴ 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 республикации 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 поездок 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 поездок 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 штатами¹²⁵.

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

¹²⁵ 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.*].