

40

Российская Социалистическая Федеративная Советская Республика

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Отдел Агитационно-Инструкторских Поездов и Пароходов Всесоюзного Центрального Исполнительного Комитета Советов

801-16  
893

# АГИТПАРПОЕЗДА

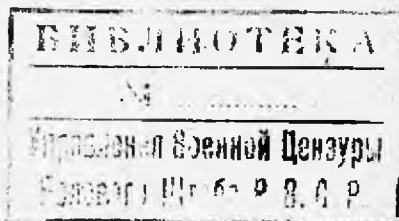
## В. Ц. И. К.

ИХ ИСТОРИЯ, АППАРАТ, МЕТОДЫ И ФОРМЫ РАБОТЫ

СБОРНИК СТАТЕЙ ПОД РЕДАКЦИЕЙ  
В. Карпинского



XKIV-42300



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

1920

*Видеоп...*

Гл. 1.322

(П. В. П. Москва).

10 000 экземпляров.

20-я Государственная типография (бывшая Кушнерова), Нижнегода, 1/16.



2011096463

Настоящий сборник составлялся в порядке крайней срочности к особому совещанию одновременно с 8-ым Всероссийским Съездом Советов. Поэтому пусть читатели извинят многие его недостатки. Участники его и редактор сочли бы свою задачу выполненной, если бы им удалось обратить должное внимание центральных учреждений на агитпарпоезда,—местные работники стоят за них горой,—и таким образом способствовать развитию этого могучего аппарата агитации и просвещения.

*В. Карпинский.*



# Возникновение, аппарат и работа агитпарпоездов В. Ц. И. К.

## I. Как и где возникла идея об агитпарпоездах.

Идея об агитпарпоездах, т. е. идея об использовании части ж.-д. и водного транспорта в целях агитационных, инструкторских, инспекторских, информационных и т. п., возникла впервые в Военном Отделе издательства В. Ц. И. К.

Этот Отдел, занимавшийся изданием военно-популярной литературы, имел также задание распространять партийную и советскую литературу на фронтах среди красноармейских частей. Техника экспедирования состояла в следующем: одно из купе пассажирского поезда занималось до-полна литературой, которая в сопровождении особого курьера и направлялась в приемные прифронтовые пункты, где и сдавалась под расписку. У Военного Отдела работу эту выполняла особая экспедиция, к которой было прикомандировано до 100—150 курьеров. В связи с этой работой у некоторых товарищей Военного Отдела последовательно возник ряд идей.

Приходила мысль: если отправляется купе с литературой, то почему не отправить целого вагона литературы (благо, тогда еще не было остро в ней недостатка). Потом мысль пошла работать дальше: если идет целый вагон, то почему не отправить целого поезда, тем более, что такая посылка большего количества литературы вызывалась острой нуждой в ней. Дальше возникла идея украшать стенки вагонов художественными плакатами. Отсюда мысль расписывать стенки самих вагонов, так как бумажные плакаты уничтожались в пути дождем и ветром. Распись же вызывалась необходимостью привлечь внимание населения к поезду для притока к нему масс рабочих и крестьян.

Так возникла идея об агитпарпоездах.

## II. Первый агитпоезд и руководящий орган.

В августе 1918 г. Военный Отдел издательства В. Ц. И. К. приступил к оборудованию первого «военно-подвижного фронтового литературного поезда». Оборудование было произведено в Главных Курьерских ж.-д. мастерских. Поезд состоял из 7—9 пассажирских и товарных вагонов, в которых были оборудованы: книжные склады, книжная лавка, небольшая контора и вагон-кухня. Оборудованный (на спорную сумму) вагончик и так же расписанный (или перенесенный, — разположенный) пассаж.

названный именем Ленина, двинулся 13 августа 1918 г. на Казань, только-что отнятую нами у чехо-словаков.

Проводить „военно-подвижной поезд“ приехали на вокзал Яков Михайлович Свердлов, Сосновский, Антонов-Овсеенко и ряд других товарищей, которые очень расхваливали организацию поезда. С поездом поехали я и два агитатора, т.т. Завьялова и Скачков. Поработав около 2-х недель в районе Моск.-Казанской ж. д. и снабдив литературой части нашей Красной армии, главшей чехо-словаков, поезд к 1 сентября вернулся в Москву.

Уже на обратном пути была разработана схема организации литературно-инструкторского поезда, положившая начало теперешним мощным Инструкторско-Агитационным парпоездам В. Ц. И. К. Тогда же тов. Троцкий было дано распоряжение Московскому ж. д. Округу об оборудовании 5-ти литературно-инструкторск. поездов.

Не будем здесь описывать тех огромных трудностей и препятствий, с которыми проводилось оборудование этих поездов. Достаточно лишь указать, что последний 5-ый поезд удался окончательно оборудовать лишь пару недель тому назад, т. е. спустя 2 года после первой пробной поездки „доморощенного поезда“.

Вскоре же (в январе 1919 г.) Президиумом В. Ц. И. К. было опубликовано положение о „литературно-инструкторских поездах“ и об инструкторах Народных Комиссариатов на этих поездах. Тогда же Президиумом В. Ц. И. К. был создан руководящий орган в виде особой комиссии по руководству литературно-инструкторскими поездами и пароходами В. Ц. И. К. в лице т.т. Сосновского, Еремеева, Милина и автора этих строк. Комиссия, однако, оказалась в целом неработоспособной, и всю работу пришлось вести мне с сотрудниками при подмоге г. Еремеева.

### III. Идея и сущность работы.

С первого момента победы пролетариата, в октябрьские дни, остро встал вопрос о связи центров революции Питера и Москвы с местами, об информации этих мест и населения о политике и деятельности Советской власти.

Прошло два с половиной года, и сегодня, как и исторические октябрьские дни, достаточно остро стоит еще вопрос о связи центра с местами, об инструктировании этих мест, о контроле, снабжении декретами, литературой.

Победы Красной армии привели к такому огромному расширению территории Советской России, что от того, как скоро и хорошо мы свяжем центр с новыми районами, проинструктируем, проинспектируем, разагитируем и направим в правильную колею налаженное народное хозяйство — от всего этого зависит благполучие Советской России.

Местные органы Советской власти и культурно-просветительные рабочие организации, органы Наркомпроса (школы, народные дома, би-

блиотеки, книжные склады и магазины, киоски и пр.) представляют из себя стационарную сеть, развивающуюся вследствие оторванности от Центра, и ряда других причин медленнее развития темпа революции, и не в состоянии поэтому своевременно удовлетворять запросы масс.

С целью подать быструю „пожарную“ помощь местам, связать с ними центр, проинструктировать, проконтролировать, местные органы и организации, развить широкую агитацию и снабдить литературой и декретами, было положено начало полтора года тому назад двум вспомогательным подвижным сетям в виде летучего отряда агитационно-инструкторских поездов и флотилии таких же пароходов.

Основные элементы обеих подвижных сетей тождественны с элементами стационарной сети. Эти элементы: агитация, инструктирование, контроль, снабжение литературой и связью. Таким образом связь между подвижными и стационарными сетями органическая.

Обычным методом агитации и инструктирования провинции является „веерообразная“ посылка на места отдельных инструкторов и агитаторов из центра — Москвы и Петрограда. Такие отправки на места отдельных политработников часто бывают неудачными, приехавшие представители центра оказываются недостаточно компетентны, а потому и не авторитетны для местных организаций.

Этот метод „розничного“, кустарного инструктирования корректируется методом подобранных в центре подвижных политотделов, отправляющихся в поездки в определенные районы по разработанному специальному плану на инструкторско-агитационных поездах и пароходах В. Ц. И. К.

Работа политотделов в инструкторско-агитационных поездках имеет еще то преимущество перед посылкой отдельных инструкторов, что во время самой работы такого политотдела и живут здесь, на месте, междуведомственные органы (в каждом политотделе есть представители Народных Комиссариатов) и решения принимаются согласованно и окончательно.

#### IV. Организационная структура

Агитпарпоезд по своей структуре представляет из себя стройное, законченное целое. Это подвижное, универсальное совхозское учреждение. По универсальности в структуре он имеет большое сходство со структурой В. Ц. И. К. „В. Ц. И. К на рельсах“, как называл этот поезд-город кто-то из товарищей. Сходство отчасти правильно. В этом можно убедиться при более близком ознакомлении с отделами поезда (или парохода). Вот краткое описание этих отделов:

Политотдел — главный отдел агитпарпоезда. Он состоит из: а) инструкторской части, в которую входят инструкторы почти всех Наркоматов и Ц. К., и б) агитационно-лекторской колонны, в которую входят агитаторы и лекторы. Этот отдел ведет основную работу, т. е. инструктирует, консультирует местные Советские

и партийные организации и проводит массовую агитацию среди населения. Руководит его работами политком.

Бюро жалоб—также один из важнейших отделов.

Сюда население подает жалобы и заявления на местные органы власти и отдельных ее представителей. Ведает этим отделом обычно представитель Р. К. П. под руководством политкома.

Информационный отдел ведет главным образом всю подготовительную, вспомогательную работу для политотдела, следит за выполнением на месте стоянки намеченной программы, ведет учет работе политотдела и других вспомогательных отделов, собирает всякие сведения и материалы. Этот отдел стоит в непосредственной близости к политотделу.

Отдел „Роста“ ведет издательскую, редакторскую и информационную работу, издает газету, листовки, воззвания и т. п., руководит работой поездной радиостанции. Во главе—ответственный представитель „Роста“ (редактор). Он имеет также задачу инструктировать местные органы печати и входит в качестве политработника в политотдел.

Остальные отделы следующие: кинематографический, литературный склад и магазин, выставочный, счетно-контрольный, комедантура, хозяйственный, технический. Всей административно-хозяйственной и технической стороной деятельности поезда в пути руководит особый ответственный и перед Отделом парпоездов, и перед политкомом завелующий агитпарпоездом. Он является помощником политкома по административной части, его задача—снять с политкома всякие административные функции, давши последнему возможность вести политическую работу и общее руководство. Завелующий поездом входит в политотдел, как член его.

## V. Технический аппарат.

Все названные выше отделы расположены в 16—18 товарных и классных вагонах. Все поезда—однотипные. В оборудовании предусмотрена необходимость дать политработникам сотрудникам минимальные удобства и санитарию (души).

Отделы поезда связаны внутренним телефоном (с возможностью присоединяться к городским). На каждом поезде (и пароходе) имеется радио станция (приемник), принимающая на ходу поезда радио из Москвы, Лиона, Науэна и других пунктов. Все вагоны соединены сквозным проходом. Таким образом, внутренняя работа идет и на ходу поезда.

Население поезда состоит из 15—18 политработников и до 80—85 технических сотрудников, обслуживающих политотдел и все вспомогательные отделы поезда (на пароходе технических сотрудников 175—180).

Все ответственные сотрудники поезда (и парохода) руководятся особыми письменными инструкциями, а все сущие подчиняются утвержденному внутреннему расписанию.

Каждый поезд (и пароход) ведет расходы по особой смете. Едушие получают питание в общественной поездной (пароходной) столовой по утвержденной Наркомпродом норме (в пути по норме красноармей-

ского фронтового пайка). В каждом поезде (пароходе) имеется для охраны красноармейская команда.

## VI. Внешний вид (роспись).

Наружные стенки всех поездов расписаны художественною живописью и лозунгами. Первые работы по росписи были чрезвычайно неудачны. Стенки вагонов были покрыты футуристическими и символистическими картинами, изображавшими огромных чудовищ, пожирающих революцию. Большинство таких изображений был непонятны и вызывали часто недоумение местного населения. У организации не было опыта в этом деле, художникам предоставлялась чуть ли не полная свобода действий.

Теперь на стенках вагонов поездов (пароходов) изображены картины реалистического содержания, футуризм совершенно изгнан.

Сейчас усиленно говорят всюду о производственной пропаганде. Но наша организация перешла частью к ней уже с полгода тому назад. Один из поездов расписан сплошь картинами, агитирующими за поднятие производительности труда, за борьбу с хозяйственной разрухой. Картины в ярких красках изображают „субботники“, ремонт мостов, починку шоссеных дорог, разработку торфяных болот, лесные богатства и т. п. Теперь в этой важной стороне дела есть определенная постановка. Содержание картин агитпарпоездов и лозунги разрабатываются редакцией в составе т. Карпинского и др. Эскизы предварительно тщательно разрабатываются коллективом художников-реалистов, работающих под руководством особого художника-консультанта И. Нивинского.

Целый ряд иностранных делегаций (английская, чехо-словацкая и др.), осматривавших поезда, были поражены художественностью картин и их ярким замыслом. Эта работа вполне оправдала себя, несмотря на то, что многие ответственные товарищи в Центре до сих пор не понимают, для чего нужно расписывать поезда. Лучшим доказательством необходимости бросать в население такие картинные галереи, которые развивали бы в трудящихся понимание искусства и призывали на борьбу с внешними врагами Республики и хозяйственной разрухой, служат ответы, даваемые местными организациями в циркулярных анкетах (см. ниже).

## VII. Процесс формирования.

Все работы по формированию агитпарпоезда делятся на 2 части: а) на подготовку технического аппарата (оборудование поезда снабжение штатом, хозяйственными предметами и пр.) и б) на подготовку политической, руководящей, инструкторской и агитационной части поездки.

Техническая сторона требует тщательной работы, ибо иначе малейший технический недостаток даст себя почувствовать чуть ли не на первой станции после Москвы. Вся структура аппарата как в политической, так и в технической части задумана и построена так, что

должна работать с точностью часового механизма. Количество штата в каждом отделе агитпарпоезда так строго рассчитано, что каждый лишний человек или недостающий вызывает путаницу и перепой в аппарате.

Нечего говорить о строгом подборе политработников. Достаточно вспомнить, что поездка агитпарпоезда В. Ц. И. К. по своим целям представляет из себя выезд на места Центральной власти, которая едет связаться с местами и оказать помощь организациям и населению инструктированием, проверкой текущей работы, разъяснением. Так именно население и относится к прибытию агитпарпоезда. Понятно, как высока должна быть квалификация политработников агитпарпоездов.

Все отделы агитпарпоезда к моменту начала работ должны находиться в полной боевой готовности с целью в наименьшее время, при наименьшем количестве лишний приемов и усилий, дать наибольшие результаты работы.

Автору этих строк пришлось случайно ознакомиться с идеей и сущностью организации поезда и поездки известного американского теоретика инженера Кили (на которого, кажется, ссылался в своих докладах тов. Ленин). Ознакомившись с сущностью аппарата, инженер Кили немедленно заявил, что аппарат и работа построены по всем правилам тейлоровской системы.

Начало формирования поездки обычно совпадало с какими-либо политическим моментом. Освобожался от оккупации какой-либо район, и организация немедленно бросала туда агитпарпоезд. Эти „подъемные“ поезда предназначались для подачи помощи организациям и населению в деле строительства новых аппаратов Советской власти и коммунистической партии. Посредством таких поездов были обслужены Сев. Зап. край, Дон—Кубань, далекий Туркестан, Сибирь, все Прикамье, Поволжье (парох. „Красная Звезда“) и др. районы.

Предложив проект отправки агитпарпоезда в определенный, политически в тот момент важный район, Отдел поездов получал постановление Ц. К. и Президиума В. Ц. И. К. о данной поездке. С момента назначения политкома начинались формирование политотдела и подготовительная работа. Последняя состояла в подборе инструкторов и агитаторов, в разработке примерных планов и маршрута предстоящей поездки. На ряде заседаний каждый политработник должен был представить письменную схему работы, которую он предполагает провести на местах. Агитаторы представляют конспекты своих выступлений.

Все это тщательно должно было бы разрабатываться в Москве, — но далеко не всегда так было на самом деле.

После полутора—двухнедельного формирования агитпарпоезда уходил в далекий путь, чтобы вернуться в Москву через 3 месяца и иногда через более продолжительное время („Красный Восток“ — через полгода).

### VIII. Основные дефекты работы и организации.

Одно из серьезнейших предприятий Советской власти и партии — политическая обработка целых районов посредством агит-

парпоездов В. Ц. И. К. — было в течение 2-х лет оставлено почти без всякого политического руководства со стороны высших центральных советских и партийных учреждений.

Назначенная было в начале 1919 г. особая комиссия по руководству поездками вскоре умерла, не оставив „душеприказчиков“.

Организация, формирующая поездки, явочным порядком завоевала себе звание отдела В. Ц. И. К., ибо и досих пор о нем не существует никакого положения.

Отдел, вследствие перегруженности его организационно-технической работой, обратился в технический орган, в туловище без головы, ибо конечно, никакого серьезного политического руководства этим сложнейшим делом не могли дать полтора политработника, руководящие Отделом и до-нельзя перегруженные всякой организационной работой. Отсутствовало также положение (и сейчас его нет) о поездках, о правах и обязанностях политкома и политотдела. Правда, существуют положения об инструкторских поездках и инструкторах Народных Комиссариатов, но, изданные почти 2 года тому назад, они, конечно, устарели и в счет идти не могут. Между тем отсутствие такого положения создавало крайнюю неопределенность во время поездки и мешало продуктивной работе.

Неосведомленность, невнимательное, а зачастую и отрицательное (!) отношение наркоматов и других центральных учреждений к делу организации поездок от имени В. Ц. И. К. и Ц. К. Р. К. П. — вот еще одна основная причина, тормозящая работу.

В момент наивысшего напряжения агитационной работы, когда казалось бы, Центр должен был пустить в ход все и всякие средства, налаживающие связь с местами, развивающие максимальную организационную и политико-просветительную работу, — в это время находятся ответственнейшие партийные и советские работники, относящиеся каталю или даже отрицательно к работе агитпарпоездов, т.е. к методу „фабричного“ порайонного инструкторирования и массовой агитации посредством компактных политотделов-коллективов, пользующихся для этого „американским“ аппаратом-поездом, вызывавшим крайнее изумление осматривавших его иностранцев (см. ниже статью чешского товарища).

Отметим еще, что многие из руководящих товарищей смотрят на поездки агитпарпоездов В. Ц. И. К. с „санаторной“ точки зрения. Состоит она в том, что при формировании поезда ими направляются в качестве инструктора и даже политкома большие, иногда совершенно рабитые люди „отдохнуть и полечиться“...

Конечно, попавший на „отдых“ товарищ сразу вягивался поездной горячей работой в тяжелый, нервный труд и или мешал работать, или окончательно подрывал здоровье.

Из подобного отношения к поездкам от имени В. Ц. И. К. вытекает и дальнейший основной дефект, а именно — слабые и недостаточно хорошие подборы политработников почти во всех поездках

(и парходных) политотделах. Зачастую уровень и подготовка посылаемых инструкторов и агитаторов были ниже среднего уровня и подготовки местных работников.

Если же, несмотря на указанный основной дефект, работы парпоездов все же приносили в общем огромную пользу местным организациям и населению, то такие результаты достигались ценой неутомимого, каторжного 3—4-месячного труда руководителя поездки и 3—4 более подготовленных товарищей („Красная Звезда“ в навиг. 1920 г.).

В заключение—о дефектах: необходимо указать на нецелесообразно долгие стоянки поездов в Москве. Иногда поезда стоят свыше месяца, дожидаясь очередного рейса. Задержка происходит почти всегда из-за запозданий в назначении рейса, политкома и политработников центральными советскими и партийными учреждениями.

### IX. Агитпоездки.

Отдел поездов В. Ц. И. К. имеет в настоящее время всего 5 поездов и 1 парход. Вот названия и рейсы этих агитпарпоездов:

Поезд имени Ленина.—Первая его поездка состоялась в район Сев.-Зап. края, только что освобожденный от немецкой оккупации. Понадобилось поднять настроение масс после ее ужасов и помочь началу советского и партийного строительства в этом районе,—был двинут поезд. Поезд выехал из Москвы 26 декабря 1918 г. и вернулся обратно 11 марта 1919 г., объехав ряд пунктов по маршруту Москва—Псков—Рига—Витебск—Эльблонь—Минск—Гомель—Харьков—Курск—Москва. Во главе этой поездки был тов. Сосновский.

Эту поездку следует считать первым организованным выездом не уста коллектива центральной Советской власти. Конечно, в сравнении с теперешней организацией аппарата и работы, даже при всех ее дефектах, это был первый неуверенный шаг. Не было достаточной ясности в цели поездки и плоховато обстояло с техникой аппарата. Вместо теперешних механических типографий, имеющихся на парпоездах, представитель „Роста“ обладал всего-на-всего одним ротатором, на котором и печатались листовки и маленькие статейки. Не было, конечно, и помину о теперешних радио-станциях, походных кинематографах и т. п.

Поезд провел тогда несколько местных съездов. Нужно было видеть радость местного населения и организаций при виде поезда, посланного из Москвы „самой настоящей Советской властью“. Подробности этой поездки, вероятно, еще сохранились в памяти первого политкома тов. Сосновского и других ее участников.

Вторая поездка того же поезда на Украину была вызвана необходимостью укрепить фронт и ряды Красной армии, борющейся тогда с полчищами Деникина. Во главе поезда был назначен тов. Гукловский. Поезд вышел из Москвы 29 июня 1919 г. и после 1½ мес. работы вернулся в Москву. Поездку эту по целому

ряду причин, о которых долго было бы здесь говорить, следует признать, к сожалению, неудачной. Поезд выехал из Москвы на Брянск и далее: Конотоп—Киев—Дарница—Нежин—Конотоп—Воронеж—Белополье—Бахмач—Ромны—Юсковцы—Лохвицы—Ромодан—Лубны—Сагайдак—Полтава—Миргород—Гоголевка—Киев—Нежин—Конотоп—Брянск—Москва.

Третья поездка поезда имени Ленина в Сибирь была вызвана необходимостью в укреплении этого важнейшего района нашего продовольственного фронта. Поездка формировалась в момент тяжелого продовольственного кризиса, обострившегося еще наступлением Деникина, подходившего уже к Туле. Политкомом поезда поехал тов. Рузер. Поездка продолжалась 2½ месяца (18. X. 19—1. I. 20 г.). Поезд объехал по маршруту Москва—Фастово—Самара—Бугуруслан—Абдулино—Белебей—Давленково—Уфа—Симская—Корпачево—Усть-Катаб—Омск—Тюмень—Екатеринбург—Уфалей—Бердаут—Москва. Поездка совпала с моментом ладения Колчака и вызвала огромный подъем среди населения.

Поезд „Октябрьская революция“. Этот поезд начал свои поездки 29 апреля 1919 г. и сделал самое большое количество рейсов (12). Однако, необходимо указать, что как само количество рейсов, так и характер работы этого поезда существенно отличается от поездов всех других агитпарпоездов. Во главе поезда все время ездил председатель ВЦИК тов. Калинин. Перед поездками не велось никаких подготовительных работ с политработниками. Последние собирались за несколько дней до отправки посредством телефонограммы тов. Калинина в Наркоматы. Продолжительность рейсов этого поезда обычно сводилась в среднем к 3 неделям со средней затратой времени на стоянках в 10—12 часов, в то время как все другие агитационно-инструкторские поезда (и пароходы „Красная Звезда“) тратили на поездку до 3 месяцев, а на стоянку—2 суток.

Характер работы поезда „Октябрьская революция“ также коренным образом отличается от работы всех остальных поездов (и пароходов) организации. В то время, как все агитпарпоезда ведут более или менее глубокую инструкторскую работу, поездки поезда „Октябрьская революция“ сводятся в общем к политической демонстрации и поверхностному инструктированию.

„Октябрьская революция“ сделала за время с 29 апреля 1919 г. по 12 декабря 1920 г. всего 12 поездок по нижеследующим маршрутам: первая поездка с 29 апреля по 18 мая 1919 г.: Москва—Муром—Арзамас—Алатырь—Казань—Свияжск—Красные Узы—Рузаевка—Симбирск—Милюкс—Верхняя Часовня—Рузаевка—Орапова—Часовое—Рязань—Голутвино—Москва. Вторая поездка с 5 по 29 июня 1919 г.: Москва—Гжатск—Вязьма—Дорогобуж—Ярцево—Смоленск—Витебск—Орша—Шклов—Мошелев—Жлобин—Гомель—Бобруйск—Минск—Новозыбково—Клишицы—Унеча—Почеп—Брянск—Бабькино—Калуга—Малоярославец—Москва. Третья поездка с 13 июля по 5 августа 1919 г.: Москва—Михайлов—Павелец—Раненбург—Козлов—Тамбов—

Шумнов—Кирсанов—Сердобск—Ртищево—Аткарск—Дурасовка—Саратов—Покровская—Хвалынский—Балаково—Вольск—Баронск—Белый-Каремыш—с. Березино—Ровное—Золотое—Ртищево—Аркадак—Балашов—Ликеровка—Турки—Рассказово—Платоновка. Четвертая поездка с 30 августа по 26 сентября 1919 г.: Москва—Серпухов—Тула—Скопин—Ряжск—Моршанск—Пенза—Кузнецк—Сызрань—Батраки—Самара—Бузулук—Оренбург—Илецкая Защита—Платовка—Новосергиевск—Троицкое—Москва. Пятая поездка с 24 октября по 19 ноября 1919 г.: Москва—Тула—Горбачево—Волово—Ефремово—Становая—Елец—Данков—Козлов—Грязи—Воронеж—Ремонь—Графская—Усмань—Тамбов—Остолово—Чернь—Мценск—Орел—Паточная—Серпухов—Москва. Шестая поездка с 19 дек. 1919 г. по 3 января 1920 г.: Петроградская губерния. Седьмая поездка с 6 января по 27 января 1920 г.: губернии—Тамбовская, Тульская, Воронежская, Донская область, Саратовская, Рязанская. Восьмая поездка с 2 марта по 25 марта 1920 г.: губернии—Орловская, Курская, Харьковская, Екатеринославская, Донская область, Харьковская, Тульская. Девятая поездка с 20 мая по 6 июня 1920 г.: губернии—Орловская, Харьковская, Полтавская, Киевская, Херсонская, Екатеринославская. Десятая поездка с 8 по 31 августа 1920 г.: губернии—Воронежская, Донецкий бассейн, Новочеркасская, Кубанская, Екатеринославская. Одиннадцатая поездка с 8 по 30 сентября 1920 г.: губернии—Харьковская, Полтавская, Кременчугская, Николаевская, Екатеринославская. Двенадцатая поездка с 12 ноября по 12 декабря 1920 г.: Москва—Уфа—Златоуст—Челябинск—Курган—Петропавловск—Исык-Куль—Омск—Канск—Новоиколаевск—Барнаул—Томск—Тайга—Красноярск—Нижнеуфимск—Зима—Черемхово—Иркутск—Болотное—Тюмень—Вятка—Вологда—Москва.

Поезд „Красный Восток“.—Как только Красной армией удалось разбить врагов на туркестанском фронте, Отделом поездов В.Ц.И.К. немедленно был брошен в Туркестан агитинструкторский поезд „Красный Восток“. Он имел задание помочь местному советскому и партийному строительству, проинспектировать проделанную работу и местные советские и партийные органы, развить широкую политико-просветительную работу среди мусульман Туркестана и близлежащих районов и в частности помочь раскрепощению женщин мусульманок. Во главе поезда был назначен тов. Сафаров. В поезде была организована мусульманская часть (в политотделе, редакции, инфотделе, книжно-литературном и др.). Поезд с агит-картинами, изображающими русскую революцию и написанными на местные мусульманские темы, отправился из Москвы в конце января 1920 г. и объехал Самаркандскую, Ферганскую, Сыр-Дарьинскую области, Бухару, Пишпекский у. Семиреченской области (последний посетила часть работников). Поезд вернулся в Москву к середине июля после полугодовой поездки. Недостаток места не позволяет остановиться на этой интереснейшей „поездке“ Советской власти на мусульманский Восток. Необходимо лишь отметить, что поездка дала чрезвычайно важные (политически) результаты.

Поезд „Советский Кавказ“.—С освобождением Северного Кавказа от белогвардейцев Отделом согласно постановлению Ц. К. и Президиума В. Ц. И. К. был двинут туда поезд „Советский Кавказ“. Поездка вызывалась аналогичными целями с поездкой „Красного Востока“ в Туркестан: нужно было провести массовую агитацию среди кавказского населения за Советскую власть, разъяснить ее сущность и подать помощь местным, только-что возникшим советским и партийным органам в деле строительства власти и партии. Поезд во главе с т. Овсяниковым, Каспаровой и рядом других отошел из Москвы 1 июля 1920 г. Поработав 3 месяца в тяжелой обстановке по малярийным местам (заболело в пути до 60% состава сотрудников), поезд вернулся в Москву к 1 октября этого года, побывав на следующих пунктах: Рязск — Тресвятское — Воронеж — Сулин — Ростов-на-Дону — Ставрополь — Пеламаде — Армавир — Минеральные Воды — Пятигорск — Георгиевск — Прохладная — Пальчик — Владикавказ — Нарзан — Грозный — Хасав-Юрт — Петровск-Порт — Темир-Хан-Шура — Петров-Порт — Дербент — Баку — Сабунчи — Сураханы — Сабунчи — Баку — Ленкорань — Остров-Сара — Куринская Коса — Евлас — Ганджа — Даллар — Тауз — Акстаф — Аджикабул — Баку — Кизляр — Моздок — Святой-Крест — Невинномысская — Ростов-на-Дону — Родаково.

Поезд „Красный Казак“.—К моменту разгрома Красной армией Деникина был сформирован поезд „Красный Казак“ и 9 апреля 1920 г. во главе с членом Президиума В. Ц. И. К., тов. Полуяном и рядом работников из Казачьего Отдела В. Ц. И. К., Наркоматов и Ц. К. поезд двинулся из Москвы. Поезд, следовательно, был отправлен на Дон и Кубань в такой момент, когда этой поездке требовали обще-политические и местные задачи и задачи строительства. Он выполнил нижеследующий маршрут: Москва — Славянск — Иловайская — Таганрог — Ростов н/Д. — Тихорецкая — Екатеринод. — Динская — Пластуновская — Платнировск. — Станичная — Веселки — Бурсак — Тихорецкая — Мушковская — Сосыка-Эйская — Уманская — Эйск — Старощербиновская — Староминская — Аибаша — Деревяновка — Брюховецкая — Тюмашевская — Ведмедевка — Мышаставская — Титаровка — Екатеринодар — Афийская — Северская — Ильская — Крымская — Себедахово — Баканская — Новороссийск — Екатеринодар — Васюринская — Варилка — Усть-Слабинская — Ладожская — Гречишкина — Милованово — Кавказская — Туапсе — Гойтх — Тверской — Шехский — Майкоп — Ханкайская — Белоречинская — Шашинская — Дундуковская — Курганная — Додниковская — Лабинская — Армавир — Отрада — Кубанская — Гулькевичи — Кавказская — Малороссийская — Тихорецкая — Ростов н/Д. — Нахичевань — Новочеркасск — Москва. Поезд вернулся 15 июля 1920 г.

Пароход „Красная Звезда“.—Пароход этот был приспособлен и отправлен в рейс в 1919 г. Рядом с пароходом („самолетского“ типа, бывш. „Литон Чехов“) идет большая железная баржа с надстройкой. В ней помещается театр-кинематограф на 800—900 зрителей, информационный отдел, книжный магазин, Бюро жалоб и пр. В общем

структура организации та же, что и на поездах, с прибавлением вагонного отдела („электричество в деревне“, охрана младенчества и материнства, санитарная выставка). Пароход в рейс 1919 г. под руководством политкома тов. Молотова проделал чрезвычайно важную работу, укрепив ею все побережье Камы после разгрома Колчака. В политотделе парохода работали т. Н. Крупская и ряд других товарищей. Вот маршрут парохода в этот первый рейс с 6 июля по 18 октября 1919 г.: Н. Новгород—Работки—Васильсурск—Юрино—Козьмодемьянск—Чебоксары—Мариинский посад—Казань—Богородск—Лайшев—Рыбная слобода—Чистополь—Елабуга—Набережные Челны—Тихие горы—Н. Волжск—Березовка—Камбарка—Сарапул—Гильяны—Галеено—Оса—Нытва—Пермь—Оханск—Частые—Ноновка—Бабково—Сарапул—Каракудино—Пьяный бор—Соколки—Чистополь—Тетюши—Симбирск—Сенгилей—Новодевичье—Ставрополь—Шуряево—Самара—Печорское—Сызрань—Хвалынский—Алексеевское—Духовницкое—Балаково—Вольск—Маркштадт—Саратов—Покровск—Золотое—Катымин—Горный Бадьялей—Александровка—Горн. Воляное—Дубовка—Флотилия—Ровное—Воскресенское—Шиловка—Духовническая—Томовка—Васильсурск—Н. Новгород.

Во второй рейс пароход „Красная Звезда“ под руководством политкома тов. Израйловича проделал не менее важную по своим результатам работу. В политотделе находились в числе других товарищей т. т. Самойлова, Арский, Карпинский и др. Однако ощущался острый недостаток в агитаторах и более квалифицированных инструкторах. Помещенные в этой же брошюре ст. т. т. Израйловича, Карпинского, Самойловой и Арского дают некоторое представление о проделанной пароходом работе.

Пароход, начав рейс с большим опозданием (1 июля) по независящим от Стдела обстоятельствам, закончил его 28 сентября, обработав пункты: Балахна—Н. Новгород—Великий Враг—Работки—Лысково—Бармино—Васильсурск—Юрино—Козьмодемьянск—Чебоксары—Мариинский посад—Звениговский затон—Козловка—Парашский затон—Казань—Лайшев—Мурзиха—Рыбная слобода—Чистополь—Спасский затон—Тетюши—Симбирск—Шиловка—Жигули—Моркваши—Царев Курган—Самара—Алексеевка—Балаково—Саратов—Камышин—Царицын—Астрахань—Икряное—Сергиевское—Харбай—Оранжевые промыслы—Астрахань завод Нобель—Красный Яр—Чурки—Петропавловское—Заметьновка—Осокино—Тюменевка—Епотаевск—Сероглазинская станица—Колановская станица—Улус Цыгай Ашан—Веглянская—Черный Яр—Никольское—Соленое Замынье—Владимировка—Каменный Яр—Соловники—Райгород—Светлый Яр—Красноармейск—Царицын—Французский завод—Бекетовка—Царицын—Птиуга—Дубовка—Воляное—Суводская станица—Бальдей—Быковы хутора—Антиювка—Камышин—Никлаевское—Троцкое—Н. Добринки—Щербачиха—Н. Банное—Золотое—Ровное—Мордово—Узбек—Покровск—Саратов—Маркштадт—Вольск—Балаково—Хвалынский—Батраки—Самара—Симбирск—Казань—Ниж. Новгород.

Эту поездку нужно признать наиболее удачной, благодаря исключительной энергии политкома Израйловича и его знаниям практики советского строительства. Работа „Красной Звезды“ легла в основу утвержденной недавно Главполитпросветом водной программы в составе 4-х агитинструкторских пароходов (с баржами) на Волге, 2-х для Сибирской системы, 1 на Дону, 1 на Днепре и 1 на Мариинской системе. На баржах при волжских пароходах предполагается оборудовать большие плавающие государственные театры (на 1.500 чел. зрителей) и показательные выставки (Наркомзема, В.С.Н.Х. Наркомпроса, Наркомздрава и пр.), в которые привлечь лучшие силы.

### Общие выводы и заключения.

Двухлетний опыт работы агитпарпоездов В. Ц. И. К. доказал всю жизненность и необходимость описанного здесь аппарата.

Однако необходимо немедленно реорганизовать всю постановку поездок от имени В. Ц. И. К. и Ц. К. Р. К. П.

Для этого нужно прежде всего уяснить себе великие требования момента, задачи строительства и производственной пропаганды, приняв во внимание огромный недостаток на местах живых квалифицированных сил.

Централизация агитпропаганды в Главполитпросвете должна привести (по идее, по крайней мере) к централизации всех видов использования транспорта и к усовершенствованию форм этого использования. При этом надо утилизировать богатый двухлетний опыт работы агитпарпоездов В. Ц. И. К., углубив и расширив их деятельность и сделав ее образцовой и показательной.

Нужно немедленно покончить со взглядом „консерваторов“ на работу агитпарпоездов В. Ц. И. К., уделив ей, как методу и как форме, усиленное внимание. Нужно заставить Наркоматы признать эту работу частью их собственной работы, учитываемой ими в своих планах. Тогда только будут устранены основные дефекты вроде слабых составов политработников и прочее, о чем говорилось выше.

Делу использования части водного, железнодорожного, гужевого (красные повозки и т. п.) и воздушного транспорта для агитации и просвещения принадлежит большое будущее.

Необходимо это будущее как можно скорее сделать настоящим, в агитпропаганде нужно также провести своего рода „электрификацию“, все методы и формы агитации и пропаганды должны быть „тейлоризованы“, а технические формы, где это можно, механизированы (поездные походные типографии, кино-фотографии, радио, походные кино-диапозитивные работы, изыскания и опыты в области использования воздушного флота и т. п.).

Не только буржуазный, но и пролетарский Тейлор зовет нас к такой организации, которую нужно поставить так, чтобы „в кратчайший срок, без лишних усилий и приемов, достигнуть наибольших результатов“.

Я Буров

## С в о д к а

**работ агитпарпоездов В. Ц. И. К. за время с 27 декабря  
1918 года по 12 декабря 1920 года.**

Поездом „Октябрьская революция“ было совершено...	12	поездов
„ имени тов. Ленина	3	„
„ „Красный казак“	1	„
„ „Советский Кавказ“	1	„
„ „Красный Восток“	1	„
Пароходом „Красная звезда“	2	„
	20	поездов.
Обслужено губерний с повторными посещениями.	96	
Сделано остановок.....	775	
Из них в губернск. городах.....	96	
„ „ „ уездных городах.....	189	
„ „ „ селениях.....	468	
„ „ на заводах.....	14	
Затрачено времени на остановки.....	659	суток.
Проведено митингов.....	1.891	
Присутствовало слушателей на них.....	2.752.000	
Проведено лекций.....	1.008	
На них присутствовало слушателей.....	25.500	
Устроено деловых собраний местными работн.	1.334	
Обследовано советских и партийных организ..	3.543	
Устроено кино-сеансов.....	1.962	
Устроено концертов.....	106	
Присутствовало на кино-сеансах и концертах...	2.216.000	чел.
Число принятых жалоб и заявлений.....	14.548	
Посетило сельско-хозяйственн., санитарную и по охрана матер. и младен. выставку на пароходе „Крас- ная звезда“ .....	132.500	чел.
Посетило санитарную выставку на поезде „Крас- ный Восток“ .....	34.000	чел.
Распространено отпечатанных в походных типо- графиях на русском и других языках:		
1) газет.....	1.641.400	экз.
2) листовок.....	1.428.000	экз.
Продано литературы на.....	11.657.335	руб.

# Методы и формы работы агитпарпоездов

## В. Ц. И. К.

### Аппарат.

С переходом государственной власти к пролетариату естественно возник вопрос об использовании для агитации и пропаганды всех богатейших средств техники, науки, искусства, которыми располагает современное государство.

Обширность территории, разобщенность политического центра с местами, крайний недостаток на местах в материальных средствах, в политических и культурных работах, необходимость быстрого проведения политических кампаний в разных местностях, — все эти условия вызвали к жизни особый, нигде не известный подвижной аппарат агитации и пропаганды в государственном масштабе: агитационно-инструкторские поезда и пароходы Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета.

Что же может и должно дать Советское государство в состав такого аппарата?

Во 1-х, достаточное число прекрасно оборудованных, художественно украшенных, лучших средств передвижения в виде поездов и пароходов.

Во 2-х, кинематограф, действующий на самомезде или пароходе и выезжающий в соседние с местом стоянки селения.

В 3-х, радио-станцию и типографию, дающие возможность выпускать в любом месте газету с новейшими известиями, а также агит-брошюры и агитлистки.

В 4-х, склад литературы, дающий возможность хоть отчасти восполнить недостаток в книжках на местах.

В 5-х, ряд небольших ударных выставок наезде и пароходе, а также набор картин, рисунков, чертежей и т. п. для демонстрации вне агитпарпоезда лекторами и агитаторами.

В 6-х, театр с особо подобранным репертуаром, могущий также выезжать для представлений на местных сценах или на открытом воздухе.

В 7-х, ряд показательных мастерских, ряд вещевых складов, амбулаторный и ветеринарный пункты для демонстративно-агитационной помощи организациям и населению.

В 8-х, Бюро жалоб для приема и рассмотрения заявлений и жалоб от населения на действия местных властей.

В 9-х, достаточное число лучших политработников, лекторов, специалистов, художников, актеров, поэтов и т. д. для обслуживания этого мощного аппарата агитации и просвещения.

## Нужен ли такой аппарат?

Как это ни странно, но у некоторых товарищей существует отрицательное отношение к агитпарпоездам. Они, будто бы, не в состоянии обслуживать деревню, останавливаясь преимущественно в городах, которые и без того достаточно снабжены политическими силами и просветительными средствами, а также и достаточно уже связаны с центром. Кроме того, этот отлично оборудованный аппарат, будто бы, вызывает к себе враждебное отношение местного населения. Его надо уничтожить, заменив десятками тысяч агитповозок.

Мы не стали бы останавливаться на подобных доводах, если бы они, к сожалению, не нашли себе места на столбцах „Правды“ (№ 191, 31 августа 1920 г., статья т. Серафимовича). Поистине надо быть реакционером, чтобы требовать замены агитпарпоездов, снабженных всеми усовершенствованиями современной техники, допотопными телегами. Само собою разумеется, что агитпарпоезда вовсе не исключают применения телег, верховой езды и даже пешего хождения там, где это неизбежно (ср. ниже статью т. Израйловича). Но нужно быть наивнейшим человеком, чтобы думать, что мы в состоянии сейчас пустить десятки тысяч агитповозок (пусть бы взамен агитпарпоездов).

Помимо того, все вышеприведенные доводы совершенно опровергаются практикой. Что? [некоторые товарищи говорят о будто бы враждебном отношении к агитпарпоездам, можно объяснить только тем, что они приняли за мнение крестьян злобную воркотню кулаков против Советской власти, несущей свет правды в темные массы. Бывали даже случаи, когда кулакам удавалось возбудить такое недоверие к агитпарпоезду со стороны крестьянской толпы, что она сначала боялась даже войти в него. Такой случай был, например, на Волге, в селе Троицком (см. ниже статью т. Брук). Но это аргумент против кулаков, не против агитпарпоездов. Далее достаточно взглянуть на сводку работ агитпарпоездов (см. стр. 18), чтобы убедиться, что они обслуживают преимущественно как раз деревни. А вопиющий недостаток на местах в работниках и просветительных средствах настолько общеизвестен, что диву даешься, как можно утверждать обратное. Связь же с центром, правда, несколько улучшилась, но все-таки она остается весьма слабой и, при теперешних условиях сообщений и канцелярской пошлости, крайне медлительной.

О необходимости агитпарпоездов именно для восполнения слабой связи с центром в один голос говорят собранные на местах „маршрутные анкеты“.

Практика агитпарпоездов показывает, что в деятельности местных властей до сих пор встречается огромное количество всевозможных недочетов: незнание декретов и распоряжений центра (напр., о приращении в правах семей староармейцев к семьям красноармейцев); незнание политики того или иного Народного Комиссариата (напр., Наркомпрода, Наркомпроса и др.); незнание с правильным методом проведения мероприятий (напр., того же Наркомпрода, В. Ц. С. П. С и др.);

неправильная организационная постройка органов (почти всех ведомств) и т. д. Я не говорю уже о прямых злоупотреблениях, нарушениях декретов, преступной бездеятельности, халатности, неумении взяться за самое простое дело и т. п. Нередко бывали случаи, когда приезд агитпарпоезда приводил к настоящему перевороту в состоянии местной работы и вызывал ряд энергичных мер на местах и в центре (напр., отправка специального парохода с отрядом для борьбы с разгулом спекуляции в Нижнем Поволжье; мобилизация коммунисток на рыбные промыслы; производство выплат за реквизированное для Красной армии имущество; арест представителей местной власти и т. д.).

Насколько необходима работа агитаторов даже в губернских городах, показывает тот же опыт агитпарпоездов. Агитаторам на митингах не только в деревнях и уездах, но и в губернских городах (где будто бы изобилие сил и средств) задавались летом 1920 г. такие вопросы „С кем мы воюем? Почему воюем?“. А на ответ, что воюем с польскими панями, иногда спрашивали: „Как же так? Поляки были с нами, а теперь против нас?“. Далее: „Почему Советское правительство не заключает мира? Почему коммунисты отбирают хлеб у крестьян? Почему большевики обещали раньше землю крестьянам, а теперь отбирают ее под совхозы? Почему большевики раньше протестовали против смертной казни, а теперь широко применяют ее? Почему крестьяне не имеют равноправия с рабочими? Почему в Красную армию не мобилизуют евреев? Зачем Советская власть восстанавливает барщину и гонит мужиков и баб на принудительную работу? Почему не разрешают вольной продажи?“ и т. д.

Десятки других подобных вопросов назовет каждый из агитаторов, ездивших с агитпарпоездами. Все это ясно свидетельствует о слабости партийной работы не только в деревнях и мелких городах, но и в губернских центрах. Отчеты представителей Ц. К. Р. К. П., ездивших на агитпарпоездах, подтверждают это. Сплошь и рядом наблюдается: оторванность местных организаций от трудовых масс, среди которых не ведется никакой политической работы<sup>1)</sup>; неумение сочетать советскую и партийную работу (напр., отказ использовать делегатов-работниц для работы в Отделе здравоохранения—г. Красный Яр; проведение важных мероприятий без всякого объяснения их населению, что вызывает недовольство и столкновения—Мамыковский совхоз Чистопольского уезда); неправильная постановка работы (напр., обособление красноармейцев и водников от общепартийной организации в какие-то особые касты—г. Астрахань; принудительный, порой довольно жестокий характер массовых воскресников, вызывающий отвращение к новому трудовому началу, а то и протест—Нижний-Новгород, Сормово); неумелое проведение беспартийных конференций (то полное самоустранение от

<sup>1)</sup> Один из характерных признаков этой оторванности—вопросы на митингах: „как записаться в партию“. Это подает мысль об открытии на агитпарпоездах предварительной записки в партию с сообщением адреса местной организации.

руководства ими, то полное отстранение беспартийных от участия в руководстве конференцией—в ряле мест); неправильное понимание идеи национальной автономии (Татарская республика)-неправильная организационная постройка, оставление; без внимания целых областей работы (отделы по работе в деревне, женские отделы, союзы молодежи); недопустимое поведение целых партийных организаций (напр., одобрение и участие ячейки в сдаче покоса исполу крестьянами одной деревни крестьянам другой—ряд случаев в Ленинском у. Царицынской губ.; участие в выработке и одобрение ячейкой кулацкого наказа на беспартийную конференцию—с. Антиповка Камышинского у. Саратовской губ.) и т. д.

Все эти недочеты в партийной работе, а также наблюдаемая всюду массовая убыль членов партии, превышающая иногда 50%, (данные последнего рейса „Красной звезды“—лето 1920 г.), с убедительностью доказывают необходимость для партии использовать агитпарпоезда не только для усиления агитационной работы в массах, но и для инструктирования местных организаций, для выпрямления партийной линии на местах, для подъема и правильной постановки работы<sup>1)</sup>.

### Агитационная часть.

Политработникам агитпарпоездов приходилось встречаться с отрицанием массовой агитации. На вопрос, почему не устраиваются митинги, местные товарищи обыкновенно отвечали:

— Митинги не посещаются массой. Эта форма агитации устарела. Надо придумать новые формы.

Обычное возражение против такого мнения то, что устарела, декать, не форма, а содержание: надо пополнить нашу агитацию новым содержанием, и дело будет поправлено. При этом некоторые товарищи идут дальше и считают, что самый характер наших митингов должен существенно измениться: „Они скорее будут напоминать лекции, агитатор более будет походить на лектора, главнейшими доводами которого будут цифры, факты, документы, зачастую будет иметь место и ссылка на те или иные завоевания науки“ (Катанян: „Вестник Агитации и Пропаганды“ № 2). Такое мнение граничит с признанием, что

<sup>1)</sup> Отрицательное отношение к агитпарпоездам со стороны некоторых товарищей-центровиков я объясняю их незнанием с аппаратом и его работой, а также не критическим отношением их к недочетам: по нещедной поговорке—выясняются вместе с водой и ребенка. Здесь сыграл также свою роль устаревший тип агитпоездов, практикуемый т. Калининым на „Октябрьской революции“ (идеологически-демонстративный). Справедливо указывая на незначительные за последнее время результаты такого типа поездов, некоторые товарищи считают ненужной и работу всех остальных агитпарпоездов, провозимую, однако, на совершенно иных началах. К сожалению, такую досадную ошибку делают такие солидные организации, как Питерский Комитет партии, отказавшийся использовать агитпоезд „Красный Север“, посылаемый в северные губернии.

не только митинги, как форма агитации, устарели, но и сама агитация отжила свой век и должна быть заменена пропагандой да внешкольным образованием...

Конечно, все это не так. И опять-таки практика агитпарпоездов опровергает на деле подобные суждения. Устраиваемые ими митинги всюду чрезвычайно охотно посещались массой, и—что замечательно—посетители очень внимательно выслушивали речи и на старые, казалось бы, избитые темы (напр., о необходимости братского союза рабочих и трудовых крестьян, о помощи Красной армии, о разверстке и т. п.). Что содержание агитации должно меняться,—это вещь слишком простая и для всякого политработника самоочевидная. Но ошибочно думать, что одно заполнение митингов новым содержанием или замена их лекциями привлечет к нам широкие массы. Скорее можно опасаться обратного: не захватим ли мы этими лекциями с цифрами документами, научными данными один только передовой слой?

Разрешения того (если хотите) „кризиса“ в деле агитации, который теперь замечается, надо искать не в новых формах, не в новом содержании, не в замене агитации пропагандой, а в правильном методе агитации. И тут прежде всего следует выяснить вопрос о сущности агитации.

Агитация есть воздействие путем устного или печатного слова или путем художественных средств на чувства, воображение, волю людей с целью побудить их к определенным поступкам. Великий мастер агитации тов. Ленин так определяет основную ее задачу в своем поучении „левым ребятам“ коммунизма: „уметь подвести широкие (теперь еще в большинстве случаев спящие, апатичные, рутинные, косные, не пробужденные) массы к новому их положению, или, вернее, уметь руководить не только своей партией, но и этими массами в течение их подхода, перехода на новую позицию“ („Детская болезнь левизны в коммунизме“, стр. 85, курсив автора). При таком понимании ясно, что агитация сохраняет целиком свое право на существование в течение всего переходного времени вплоть до полного осуществления коммунистического строя. Ведь было бы явным заблуждением полагать, что широкие массы у нас пробуждены, или что первого революционного толчка достаточно, чтобы сообщить им дальнейшее непрерывное продвижение на новую и новую „позицию“.

В первое время революции, когда масса так жаждала правдивого живого слова, вопрос о правильном методе агитации не имел особого значения. При том революционном возбуждении, каким охвачена была вся страна, каждому революционному выступлению любого агитатора был обеспечен успех. Но чем далее развивалась революция, чем сложнее делалась обстановка, чем больше требовала жизнь перехода от слов к делу, чем настойчивее ставила она в порядок дня вопрос о строительстве и об удовлетворении насущных нужд масс,—тем сложнее и труднее становилась задача агитатора. Уже недостаточно оказывалось одного революционного настроения, голых лозунгов и призы-

нов, чтобы войти в контакт с массой и овладеть ее вниманием. От агитатора, рассчитывающего на успех, требовалось предварительное близкое знакомство с насущными нуждами масс, с конкретными условиями жизни и быта данной среды, со злобами дня каждой данной местности. С другой стороны, от него требовалось основательное знание декретов и распоряжений центральной и местной власти. Только такой агитатор обладает всеми необходимыми данными, чтобы с полным успехом выполнить основную задачу каждого агитатора: побудить широкие косные массы сделать еще и еще шаг в нужном нам направлении. Но таких агитаторов у нас до крайности мало, пожалуй, 20—25% всех наличных сил. Вот где причина некоторого критического положения в деле агитации.

Огромное большинство агитаторов делает ту ошибку, от которой предостерегает „левых ребят“ цитированный выше великий мастер агитации они „принимают изжитое для нас за изжитое для масс“. Побывайте на любом митинге, и вы убедитесь, до какой степени легко оперируют, я бы сказал—жонглируют, ораторы такими словами и понятиями, как интервенция, офензива, оппортунизм, марксизм, актуальный, агрессивный, Ллойд-Джордж, Мильеран, Черчилль, английский империализм, французский империализм, спартаковцы, независимцы, кемалисты, Третий Интернационал, бакинская конференция, Антанта, Малая Антанта и т. п. Попробуйте себе представить психологическое состояние крестьянина или рабочего массовика, пришедшего на митинг в надежде услышать, не будет ли каких улучшений в его житьишке, и вы легко поймете, что от этого фейерверка непонятных слов и фраз о далеких чуждых ему вещах у него скоро зарябит в глазах, помутится в голове, и он или заснет, или уйдет, чтобы больше уже не приходиться...

„Вы обязаны не опускаться до уровня масс, до уровня отсталых слоев класса, — говорит тов. Ленин, — но вместе с тем вы обязаны трезво следить за действительным состоянием сознательности и подготовленности именно всего класса (а не только его коммунистического авангарда), именно всей трудящейся массы, а не только ее передовых людей“ („Детская болезнь“, стр. 47—48, курсив автора). Я боюсь, что слишком много найдется товарищей, которые даже не подозревают об этой основной обязанности каждого агитатора.

Не придается обыкновенно никакого значения и методу изложения. Пожалуй, большинство агитаторов искренно удивится, — подобно мольеровскому герою, который не знал, что всю жизнь говорил прозой, — если им сказать, что они в своих выступлениях следуют точно определенному методу (и при этом плохому). Это — старый пропагандистско-кружковой метод. Он характеризуется следующими особенностями. Исходной точкой служат и в основу изложения кладутся общие, отвлеченные, теоретические положения, принципы, чтобы затем перейти к конкретным явлениям, событиям, фактам и показать, как они укладываются в общую теоретическую схему, как ими подтверждается

изложенная принципиальная гочка зрения. Наконец, следует вывод, логическое построение которого таково: следуйте призывам коммунистов, ибо у них самая правильная теория.

Такой метод изложения от общего к частному (дедукция) совершенно не годится для масс. Человек физического труда имеет дело не с отвлеченными понятиями, не с теорией, а с конкретными предметами и явлениями, с практикой, с живой жизнью. Они (эти явления, жизнь) его интересуют, тревожат, часто мучат, а не теории. К ним его мысль привязана, из них исходит, чтобы искать объяснения им в сопоставлениях, в обобщениях. Она идет от частного к общему (индукция). Следуя дедуктивному методу, агитатор не только заставляет выслушивать совершенно массу неинтересные, далекие, чуждые вещи, но и заставляет еще мысль слушателя работать шиворот-навыворот—непривычным для него „обратным ходом“.

Правильный метод требует, чтобы агитатор исходил от частного к общему, от конкретного к отвлеченному, от близкого и понятного слушателю к далекому и требующему объяснений. Исходя из живой жизни данного круга слушателей, беря всем им известные факты, дополняя их сходными явлениями, обобщая их, агитатор лишь помогает слушателю в естественном ходе его мысли. Объясняя жизнь с помощью нашей теории (а не наоборот), руководствуясь последней, как маяком, агитатор неуклонно направляет мысль слушателя к надлежащим выводам. Таким образом агитатор подводит массу кратчайшим и наиболее легким путем к той новой „позиции“, которую она должна занять. Если к тому же агитатор обладает хорошим знанием декретов и советского строительства, то мы имеем искомый тип агитатора.

С агитпарпоездами должен посылаться достаточный кадр вполне ответственных агитаторов описанного типа, которые могли бы с наибольшей пользой и с надлежащим для органа центральной власти авторитетом обслужить каждое место стоянки на возможно больший радиус. Во главе каждого кадра агитаторов непременно должен стоять ответственный руководитель. Помимо заранее разработанного плана агит-кампании, кадр обязательно должен иметь предварительное знакомство с экономическими, этнографическими, бытовыми, политическими и прочими особенностями той местности, куда агитпарпоезд едет. На каждой остановке кадр обязан до выступлений осведомиться как об общих экономических, политических, бытовых условиях, так и об особых нуждах, наболевших вопросах данного места. Только при такой остановке удастся избежать работы впустую (напр., агитатор распинаятся о помещичьем гнезде в местности, где никогда не было помещиков) и достигнуть наивысших результатов.

### Инструкторская часть.

Что инструкторская работа вообще необходима, мы показали выше. Но необходимо ли сочетание ее с агитаторской работой на агитпарпоездах?

Я считаю (выражая здесь, как и в дальнейшем, общее мнение политотдела „Красной Звезды“, рейс 2-ой), что агитпарпоезда могут достигнуть наиболее плодотворных результатов именно как агитационно-инструкторские аппараты с добавлением „следственной“ (Бюро жалоб), культурно-просветительной и материальной части (об этом ниже). Население, организации и учреждения рассматривают агитпарпоезда В. Ц. И. К., как прямое представительство высшей власти, призванное не только созывать митинги и агитировать, разъяснять, но и своим авторитетным вмешательством разрешать вопросы, устранять недочеты в деятельности местной власти, карать злоупотребления. Приезда такого представительства ждут с большим нетерпением. На него часто возлагают последнюю надежду в справедливом разрешении какого-либо дела. Нам известен случай, когда крестьянские делегаты из Казанской губернии (Елабужского у., села Икское Устье) гнали за „Красной звездой“ по всей Волге, догнали ее в Астрахани и добились-таки удовлетворения своей жалобы (на неправильное распределение лугов). Одна агитация хотя бы при помощи лучших сил и самое компетентное разъяснение вопросов удовлетворила бы только наполовину (а может быть, и вызывала бы недовольство и раздражение), если бы она не сопровождалась исправлением недочетов и проч. согласно указаниям инструкторов. „Приехали, поговорили, а все осталось по-старому“, — вот какое впечатление производили бы чисто-агитационные поездки. Наоборот, исправляющее, регулирующее вмешательство агитпарпоезда в местную жизнь как нельзя более поднимает авторитет Советской власти и Коммунистической партии (ср. „маршрутные анкеты“).

Каким образом сочетается агитаторская и инструкторская работа на агитпарпоездах? Инструктора и ответственные (получившие на то мандат от Ц. К. Р. К. П.) агитаторы вместе с политкомом составляют политотдел агитпарпоезда. Политотдел выезжает с готовым, подробно разработанным планом работ для каждой поездки и с готовым маршрутом, а чем должны заблаговременно позаботиться центральные учреждения. Этот план однако должен допускать изменения и поправки в пути, в зависимости от изменения общего положения и от местных условий. Политотдел работает, как коллектив, под руководством политкома. Организационное строение и взаимоотношения коллектива с политкомом по образцу коллегий Наркомов — см. приложение). Задолго до прибытия агитпарпоезда в определенный пункт посылаются телеграмма о приезде с предложением возможно шире использовать аппарат подготовкой к назначенному сроку собраний, конференций, съездов и т. д. По прибытии, в то время, как идут митинги на агитпарпоезде и в окрестных с местом стоянки селениях, в то время, как работает Бюро жалоб, кинематограф, выставка, театр и другие учреждения, инструктора обследуют местные учреждения, проводят собрания работников своих ведомств, участвуют как докладчики по своим вопросам в съездах и конференциях. К вечеру или к концу стоянки инструктора представляют политкому (или собранию политотдела) сводные отчеты

и свои предложения, чтобы составить порядок дня для собрания с местными советскими и партийными работниками, на которые часто приезжают и делегаты окружных деревень и волостей. В порядок дня выбираются только наиболее крупные вопросы, входящие в план кампании или требующие авторитетных разъяснений и выпрямления линии поведения местной власти. По избранным вопросам представители местной власти приглашаются дать краткие доклады. После обсуждения с участием местных представителей и соответствующих инструкторов политком резюмирует прения и тут же выносит постановления. При этом нередко очная ставка представителей разных местных ведомств (отписывающихся друг от друга бумажками) сразу разрешает кучу казавшихся неразрешимыми вопросов. К такому же быстрому результату приводит и согласованное решение здесь же присутствующих представителей центральных ведомств.

Обыкновенно на этом же собрании рассматривается и разрешается ряд наиболее важных жалоб, поданных в Бюро. Умело выбранная жалоба служит при этом политкому ценным материалом к обнаружению недочетов (которые местные власти нередко стараются скрыть) и к их устранению. Участники таких собраний расходятся далеко за полночь, а нередко и на рассвете, усталые, но глубоко удовлетворенные. И действительно, результаты огромны: обычно это целый сдвиг в местной работе.

Какие требования должно предъявлять инструктору агитпарпоезда? Каков метод его работы? Инструктирование, как я сказал, должно служить естественным дополнением к агитации: инструктор должен дополнять агитатора. Он должен быть пропагандистом идей, задач, политики своего Наркома. Он должен быть не только инструктором, но вполне ответственным, авторитетным политическим представителем Наркома, способным выступить с программной речью и отчетом за Наркома на собрании соответствующих работников, на конференции, съезде и т. п. (ср. статью т. Израйловича). Задача агитатора — разъяснить вопрос с общеполитической точки зрения, привлечь к нему внимание, подчеркнуть его важность. Но агитатор может и не знать всех тонкостей вопроса, как знает их специалист. Задача инструктора — дать конкретные, исчерпывающие, непрерываемые разъяснения. Ничто так не может содействовать повышению авторитета Советской власти, как такая согласованная работа инструктора и агитатора. Следует еще подчеркнуть, что, в отличие от текущей работы разъездных инструкторов и ревизоров Наркоматов, работа инструкторов агитпарпоезда особо ценна именно своим коллективным воздействием на все местные учреждения сразу. (Замежим кстати, что эта работа служит еще прекрасной практической школой, давшей уже не одну сотню опытных политработников, почему на них следует посылать практикантами курсантов Свердловского университета и т. п.).

Сказанным определяется в основных чертах метод работы инструктора агитпарпоезда. Его задача не узко ведомственная, а больше всего политическая. Он занимается не черновой работой инструкторо-

вания (или, по крайней мере, не столько этой работой, составляющей задачу специального инструкторского кадра Наркоматов), а выясняет и соответствующим образом исправляет: 1) общую политическую линию данного учреждения; 2) методы осуществления его задач; 3) его организационное строение; 4) взаимоотношения его с другими учреждениями на месте, связь его с центром и с подведомственными учреждениями; 5) отношения его с населением и т. п. При этом, как показал опыт, весьма полезно начинать работу с волостей, посещая затем уезд, и продолжать ее уездными городами, посещая после того губернский центр. При таком порядке инструктор, прибывая в уезд и в губернию, имеет уже на руках ценный фактический материал для суждения о деятельности уезд или губисполкома. Если данный район не представляет важного значения для того или иного Наркомата (напр., для В. С. Н. Х. земледельческий район или для Наркомзема горный район и т. д.), то можно и не посылать инструктора от такого Наркомата. Это общего метода работы не нарушит. Но ни в каком случае индивидуальная посылка отдельных инструкторов не может заменить коллективную работу политотдела агитпарпоезда. Да и количество инструкторов при Наркоматах до смешного ничтожно <sup>1)</sup>.

Изложенный метод дает и возможность согласования работы во времени с агитационной частью. Агитация не требует продолжительных остановок, тогда как детальная инструкторская работа их непременно потребовала бы. Практика дает, примерно, такие указания: для волостных пунктов не более 2 суток, для уездных—не более 3, а для губернских—в зависимости от заданий.

Роль и значение политкома агитпарпоезда огромны. От удачного назначения политкома зависит весь успех поездки. Безусловно необходимое для политкома качество—не только полная политическая компетентность, но и основательное практическое знакомство со всеми отраслями советской работы в губернском масштабе. Центральные учреждения должны обратить самое серьезное внимание на выбор политкома, инструкторов и агитаторов. Если нельзя послать вполне ответственных товарищей, как авторитетных представителей центра, то лучше направить в распоряжение политкома простого сотрудника по тому или иному отделу.

Если же оставить дело назначения политкома и других политработников в той прискорбной зависимости от всяких случайных и посторонних обстоятельств (например, использование агитпарпоезда, как своеобразной „санатории“ для отдыхающих товарищей), то лучше совсем отказаться от агитпарпоездов.

<sup>1)</sup> Вот краткие сведения о числе разъездных инструкторов в Народных Комиссариатах: Наркомвнудел—0, Наркомзем—0, Наркомтруд—14, Наркомздрав—15 (из них врачей только 8), Наркомвоен—20, Р.-К. И.—22, В. С. Н. Х.—23, Наркомфин—25. Сведений об остальных Наркоматах, ввиду спешки, нам не удалось получить. Прибавим, что В. Ц. С. П. С. располагает всего 10 инструкторами, в центре центров" и Ц. К. Р. К. П. инструкторов нет вовсе (за исключением Женстпела, где их 5).—Заметьте: это на всю Россию.

## Политико-культурно-просветительная часть.

Агитпарпоезда могут послужить также прекрасным аппаратом для политико-культурно-просветительной работы. Теперь, когда вопросы мирного строительства и так называемой производственной пропаганды приобретают первенствующее значение, эта часть, до сих пор очень бедная, должна быть расширена и развита.

Агитпароходы представляют для этого больше возможностей в смысле помещения, чем агитпоезда. Их может сопровождать целый „плавающий Дом Просвещения“ (баржа) с выставками и зрительным залом на 1000—1500 человек. Но и на агитпоезде может быть устроен вагон-сцена (открытая), вагон-выставка и проч., только в меньших размерах.

Вообще говоря, безусловно необходимо использовать в помощь агитации и пропаганде все средства, которые дают искусство, техника, наука.

Во-1-х, необходимо с внешней и внутренней стороны украсить агитпарпоезда художественной росписью, а также снабдить их всеми техническими эффектами (светящиеся меняющиеся агитнадписи, лозунги на небе, использование гудка для музыкальных мелодий и т. п.). Опыт показывает, что один такой вид агитпарпоезда привлекает к нему массу, а агиткартины служат неиссякаемой темой для бесед<sup>1)</sup>. (Кстати: надо организовать систематическое объяснение их зрителям).

Во-2-х, необходимо посылать с агитпарпоездами небольшие специально подобранные драматические труппы, певцов, музыкантов, поэтов и проч. с особо подобранным репертуаром. Тщательно подобранным репертуаром нужно снабдить и кинематограф, которых должно быть несколько на каждом агитпарпоезде для работы на нем же и для объезда окрестных селений на возможно больший радиус.

В-3-х, необходимо снабдить агитпарпоезда небольшими выставками, содержание которых должно меняться в зависимости от района поездки. Такая выставка отнюдь не должна быть научно-исчерпывающей (хотя бы даже в пределах отдельной области), а что называется ударной, т. е. она должна в течение 15—20 минут, необходимых для ее осмотра, — я бы сказал, — поразить воображение посетителя, привлечь его внимание, пробудить его мысль так, чтобы посещение выставки оставило в нем неизгладимый след, послужило для него толчком к дальнейшей серьезной работе по самообразованию. На тщательно продуманное устройство таких выставок и надлежащее их обслуживание должны обратить самое серьезное внимание Наркоматы. Кроме того, для агитации и пропаганды вне агитпарпоездов, необходимо снабдить их как бы складными выставками — подвижными фруонами с сериями картин, рисунков, чертежей, а также диапозитивами для волшебных фонарей. Этот материал должен быть тщательно подобран по тому же принципу.

<sup>1)</sup> Ср. отзыв тов. Калинина, и „маршрутные выставки“.

В-4-х, агитпарпоезда должны быть хорошо снабжены перевозочными средствами в виде автомобилей, мотоциклетов, велосипедов, кино-повозок, моторных лодок и т. п. <sup>1)</sup>). Наличие таких средств дало бы возможность увеличить в несколько раз район действия каждой поездки и добраться до самых глухих мест, не удлинняя срока остановок.

### Материальная часть.

Все политработники „Красной звезды“ и многие другие пришли к мысли о необходимости дополнить работу агитпарпоездов оказанием реальной помощи населению с демонстративно-показательной целью.

Все мы видали плачевное в большинстве случаев состояние детских домов, яслей, больниц, школ, столовых, театров и т. д. И каждый раз испытывали досадное чувство, что с нами нет небольшого запаса тканей, белья, детской обуви, стекла, посуды, гвоздей, игрушек, предметов ухода за детьми, школьных пособий, медикаментов, красок и т. п. Незначительной выдачи этих драгоценных вещей было бы достаточно, чтобы заткнуть зияющие дыры в местном строительстве и заслужить горячую благодарность. Если бы после приезда агитпарпоезда открылся местный театр, в котором не было керосина, или детский дом, для ремонта которого не было нескольких фунтов гвоздей или стекла, то каждый бы знал, что этим он обязан агитпарпоезду, присланному центральной Советской властью. А надо видеть теперь огорчение (несколько наивное, конечно) многих посетителей агитпарпоезда, убеждающихся, что он так-таки ничего им не привез...

К вещевым складам (для которых на пароходе места сколько угодно) следует прибавить демонстративно-показательные мастерские (напр., саложные, кузнечные с применением усовершенствованной техники), а также амбулаторные и ветеринарные пункты. При амбулаторном пункте особенно следовало бы иметь несколько опытных нянь, которые на месте по избам обучали бы крестьянок правильному уходу за детьми.

Высказывались опасения, что наличие на агитпарпоезде подобных учреждений вызовет такой огромный наплыв посетителей, что, при невозможности удовлетворить всех, это создаст только раздражение и недовольство. Без сомнения, рекламировать этих учреждений не следует, но и опасаться нечего. В таком положении обстояло, напр., дело с книжным складом на „Красной Звезде“. Ввиду малого запаса литературы, решено было выдавать ее только организациям, но после настойчивых просьб стали открывать книжный магазин на короткий срок и продавать не более одной книжки каждому. Книж-

<sup>1)</sup> Следовало бы осуществить практически мысль, поданную одним авиотехником, об использовании для гидроплотов лежачих без дела авиационных моторов. Это дало бы возможность пропихать вверх по мелководным притокам судоходных рек со скоростью 60—70 верст в час.

ный магазин всегда осаждался большой толпой, но возмущения при этом мы не замечали ни разу. Наоборот, недостаток литературы служил нам агитационной темой.

Повторяем, что весь развернутый нами здесь агитпарпоездной аппарат должен быть хорошо обслужен вполне достаточным числом политических и других работников. Иначе его незачем и строить. Если же в помощь агитаторам, инструкторам и пропагандистам будут даны все помянутые технические, художественные, научные и материальные силы и средства, то агитпарпоезда сделают огромнейшее неимоверно плодотворное дело.

**В. Карпинский.**

## Бюро жалоб на агитпарпоездах В. Ц. И. К.

Бюро жалоб и заявлений на агитпарпоездах В. Ц. И. К. организованы для приема и расследования всех жалоб и сообщений, указывающих на неправильность, незаконность действий местных органов Советской власти и советских работников в районе работы. Хотя эти Бюро до сих пор носили большей частью кустарный характер, не имели надлежащих инструкций и на каждом поезде и пароходе организовывались и работали по разному, тем не менее они сыграли большую роль в общей работе агитпарпоездов в смысле усиления и укрепления связи представителей Центральной Советской власти с массами, проверки деятельности местных учреждений и работников и выяснения больных, злободневных сторон местной жизни и советской работы. Политическая агитационная работа таких крупных подвижных единиц, как „Красный Восток“ и „Красная Звезда“, свидетельствует о том, что при умелой постановке и серьезном отношении к делу подвижные Бюро жалоб приобретают крупное и разностороннее политическое значение.

В Бюро жалоб на пароходе „Красная Звезда“ за последнюю поездку—лето 1920 г.—было подано 3.000 жалоб, при чем жалобщиками являлись в первую очередь крестьяне (50%), красноармейцы (20%), рабочие (20%) и советские служащие (10%). Отсюда видно, что огромное большинство пользующихся услугами Бюро жалоб принадлежит к трудовому элементу. Больше всего жаловались, особенно крестьяне, на беспорядки в области социального обеспечения (40% всех поступивших жалоб), почти так же много было жалоб на реквизиции, конфискации и частью аресты (30%), затем выделяются жалобы на земельный вопрос (15%) и гораздо меньше продовольственных жалоб (всего 5%). Остальные 10% падают на разные другие жалобы, не поддающиеся точной классификации. Перед нами довольно правильное отражение действительности и настроения наиболее широких масс трудящихся. Эти данные показывают, что умелое и твердое проведение продовольственной политики привело к пониманию ее трудовым крестьянством, и оно, понимая вполне необходимость хлебной монополии и разверстки, жалуется гораздо меньше теперь на продовольственное притеснение, нежели в прошлом году. Гораздо больше крестьянство, красноармейцы и рабочие жалуются на несовершенную работу органов социального обеспечения на местах, недостаточную помощь семьям красноармейцев, невыдачи пайков, а также на земельные неурядицы. Советская власть в течение этих трех лет принуждена была отлекать лучшие силы на фронт, на транспор-

и продовольствие и лишена была возможности достаточно урегулировать земельный вопрос. Большое количество жалоб поступило на неправомерные реквизиции и конфискации. Этот факт отмечается также и в отчетности Центрального Бюро жалоб и вызывается тем обстоятельством, что до сих пор реквизиции и конфискации, несмотря на декрет от 16 апреля, применяются местными Губчеками, как меры внесудебного наказания. Известное число жалоб на конфискации и реквизиции исходит, конечно, и от тех, которые пострадали от дезертирства членов их семей. Эти немногие данные показывают, что Бюро жалоб может быть прекрасно использовано для освещения всех больших сторон местной жизни и действительного настроения широких масс крестьянства и рабочего класса.

Еще более наглядный материал в этом смысле дает нам деятельность Бюро жалоб на поезде „Красный Восток“ за время поездки его по Туркестану. „Красный Восток“ с марта по июль 1920 г. исколесил весь Туркестан. Картина общего положения в то время в Туркестане представилась самая неприглядная. Глубокая зараженность Советского аппарата примазавшимися, бывшими буржуями, урядниками, приставами, аксакалами, переводчиками, приближенностью и рабство широкой массы мусульманской бедноты, слабость пролетарских элементов, крайняя запутанность положения в вопросе о национальном самоопределении, преобладающая роль русского чиновничества и мусульманских баев (богачей) и мулл, безобразный расцвет лихоимства, взяточничества и бандитизма—такова картина того положения, которое застал поезд „Красный Восток“ в Туркестане. Поездное Бюро жалоб было широко организовано, во главе Бюро была поставлена коллегия из представителей Рабоче-Крестьянской Инспекции, Наркомвизуледа и представителя Центрального Бюро Коммунистических организаций народов Востока в качестве заведующего Бюро. Работа Бюро производилась и в особом помещении на поезде и на станциях, представители Бюро выезжали в мусульманские деревни (кишлаки и аулы), а также в старую (мусульманскую, туземную) часть туркестанских городов, где широко освещали все население о своем прибытии и предлагали подавать жалобы. Бюро „Красного Востока“, так же, как и на „Красной Звезде“, стремилось расследовать жалобы немедленно, на месте, чтобы наглядно показать местному населению справедливость Советской власти и ее заботу о трудовой бедноте. Каждая жалоба внимательно обсуждалась коллегией и представлялась на утверждение политком, поезда, уполномоченному и члену В. Ц. И. К. Решение Бюро жалоб, по утверждению политкомом, немедленно приводилось в исполнение. Сначала мусульманская беднота города и деревни, запуганная, рабски приближенная, боялась жаловаться и жалобы поступали туго. Но как только первые жалобы, разоблачавшие всевозможные злоупотребления и несправедливости местных должностных работников, были удовлетворены и виновные были отстранены от должности, арестованы и преданы суду, масса темного туземного населения взшевелилась, вопросы развязались. Всюду на митингах и деловых собраниях, в деревнях,

на улицах, на партийных конференциях мусульманское население, до-голе молчавшее, заговорило и стало показывать против всех обидчиков и виновников совершенных несправедливостей.

Бюро жалоб „Красного Востока“ не только само разбирало жалобы, но оно широко втягивало в эту работу все местные органы и в первую голову учреждения Рабоче-Крестьянской Инспекции. Так как органы Госконтроля в то время в Туркестане еще не были реформированы в Инспекцию и были крайне слабы, то поездное Бюро жалоб принуждено было широко использовать местные Ч. К., Особые Отделы Туркфронта и Ревтрибуналы. Ввиду особого характера туркестанских жалоб, большую часть связанных с должностными преступлениями, работа Бюро жалоб неизбежно соединялась со следственной работой.

Жалобы, подававшиеся местными мусульманами, давали неисчерпаемый материал для освещения всех больших сторон Туркестанской действительности. Бюро жалоб „Красного Востока“ не ограничивалось одним только непосредственным разбором поступающих жалоб, оно использовало их для полнотдела поезда в качестве материала для агитации на местные темы, а также для освещения основных политических выводов политотдела об общем положении Туркестана. На основании жалоб проверялся состав местных работников и производилась жестокая чистка.

Всего было подано в Бюро 1.500 жалоб, но из них большее число было коллективных, как в случае с начальником Самаркандской милиции Кадьровым, в течение трех лет безнаказанно грабившим Самаркандское население; жалобщики являлись одновременно по несколько десятков и даже несколько сот человек, осаждая представителей Бюро своими жалобами и воплями. В общем, главное число жалоб падало на реквизиции и просто отобрания, грабеж вещей, денег, скота и продуктов. Четверть всех жалоб (25%) составляли жалобы этой категории. Большую часть все эти реквизиции, а также простые грабежи имели связь с незаконными арестами, обысками и получением взяток. Произведенный арест сопровождался обыском, отобранием вещей, получением взяток деньгами и натурой и в конце концов ликвидировался освобождением пострадавшего. Почти так же многочисленны жалобы на беспорядки и медленность судопроизводства (20%) старых судей (казиев), угнетавших бедноту. Выделяются жалобы из области брачного и семейного права: развод, иски о возвращении калыма, возвращение ушедших жен и дочерей и т. д. Так же остро стоит в Туркестане вопрос земельноводный (14%), так как этим делом руководили до самого последнего времени старые чиновники, обижавшие бедноту и старавшиеся всегда об отводе лучшей земли и лучшей воды богачу — баю. „Красный поезд помогает бедным“. — говорили киргизы и сарты, прослышав о плодотворной деятельности Бюро жалоб „Красного Востока“, и за десятки верст из далекой степи приезжали и приходили подавать жалобы.

Приведенных примеров вполне достаточно, чтобы судить о том, какую большую и разностороннюю роль может сыграть Бюро Жалоб

на агитпарпоездах В. Ц. И. К., особенно в отдаленных районах, оторванных от центра, лишенных подчас зрелого политического руководства или недавно вырванных из когтей белых. Жалоба—это самая простая, первичная форма протеста против действительной или мнимой несправедливости. И надо научить гражданина и обывателя жаловаться, разоблачать, протестовать.

Мы видим, что подвижные Бюро жалоб, пробегая целые районы, накаплиют богатый материал, который дает нам возможность судить о местной действительности и больных сторонах местной жизни. Этот же материал позволяет проверить деятельность местных учреждений и работников. Одновременно подвижные Бюро жалоб служат для населения, лишенного постоянной юридической помощи, справочником, разъясняющим все недоуменные вопросы. Сюда приходит и середняк крестьянин, и красноармеец, и рабочий, и поп, и бывший буржуй,—каждый со своим горем и печалью. В этих встречах и беседах с ними накаплиются интереснейшие материалы о бытовом, семейном укладе широких масс между наковальной неизжитых остатков прошлого и мологом великой социальной революции. Подвижные Бюро жалоб дают для политотдела поезда конкретный материал для агитации на местные темы, близкие к пониманию местного населения, и в процессе своей работы помогают общей политической работе поезда, являясь средством наглядной агитации и пропаганды. Проверая деятельность местных учреждений и устраняя преступные элементы из приадававшихся к Советской власти, подвижные Бюро жалоб тем самым укрепляют авторитет Центральной Советской власти и поддерживают доверие к ней.

Но для того, чтобы эти Бюро жалоб на агитпарпоездах В. Ц. И. К. могли быть так широко и всесторонне использованы, необходимо их связать единым руководством Центрального Бюро жалоб, укрепить их аппараты выделением способных работников, по возможности партийных, из числа контролеров, делегированных с фабрик и заводов.

Необходимо работу этих подвижных Бюро жалоб построить таким образом, чтобы опыт и материал, добытый каждой поездкой, не терялся, а всесторонне использовался в поездной и пароходной, местной и центральной печати, строго суммировался, чтобы в течение всего времени от одной поездки до другой в центре поддерживалась постоянная связь с местным населением и было организовано постоянное наблюдение за исполнением на местах всех решений, принятых Бюро жалоб во время поездки. Подвижные Бюро жалоб должны в своей работе установить известную преемственность в работе между одной поездкой и другой, чтобы весь опыт не терялся, а был использован до конца. Так поставленная работа подвижных Бюро жалоб и заявлений на агитпарпоездах В. Ц. И. К. создаст из этих Бюро новое средство, новое сильное орудие тесной связи с широкими массами и укрепления Советской власти.

А. Оберин,

## Значение инструкторской работы агитпарпоездов В. Ц. И. К.

Мне, проработавшему в течение 3½ месяцев на пароходе „Красная Звезда“ в 1919 г. и 6 месяцев на поезде „Красный Восток“ в 1920 г. в качестве агитатора-лектора и в то же время представителя одного из Народных Комиссариатов, хочется высказать в настоящей статье несколько своих соображений об инструкторской работе на агитпарпоездах.

Насколько мне известно, с разных сторон раздаются возражения против снабжения агитпарпоездов инструкторским составом. Их можно свести к следующему. Первое: посылаемый тем или другим учреждением или организацией представитель, становясь частью целого, теряет свою самостоятельность в смысле свободного распределения своего времени, необходимого ему для обследования в том или ином пункте учреждений своего ведомства и свободы передвижения, и должен считаться с коллективно выработанным маршрутом, количеством остановок и временем стоянки. Второе: обследование и инструктирование распространяются только на те пункты, где пролегает железная дорога или водный путь, и захватывает или один губернский центр, или губернский город с несколькими уездными, или же один-два каких-нибудь уезда и т. д., и таким образом невозможно произвести концентрированное обследование всей губернии целиком. Третье: краткость стоянки не дает возможности инструктору ознакомиться всесторонне с деятельностью своего учреждения. Четвертое: инструктор на продолжительное время отрывается от своего центрального ведомства, теряет с ним связь и к концу поездки обычно оказывается не в курсе всех новых декретов, циркуляров и пр. Пятое: комиссариаты не располагают достаточным кадром опытных инструкторов. И наконец, шестое: материальные расходы не оправдываются получаемыми результатами.

Я вскользь останавлиюсь здесь еще на одном возражении общего характера, которое делается некоторыми товарищами и которое касается общего вопроса об обслуживании инструкторами центра местных учреждений. Говорят, что места настолько уже выросли за три года революции, что они почти не нуждаются в таком инструктировании, и уж если посылать в местные учреждения инструкторов из центра, то только по какой-либо отрасли деятельности того или другого центрального ведомства, некоторым образом специалиста, а не просто

представителя-универсала, бойкого человека, способного давать ответы на все вопросы жизни и смерти своего ведомства. Углубление и расширение работы на местах уже требует сейчас, а в дальнейшем будет требовать более, присылки из центра инструкторов-специалистов в определенной отрасли работы учреждения. Все это так. Однако мой небольшой опыт обследования не только местных учреждений окраины, такой, хотя бы, как Туркестан, но даже более близких к центру мест, показывает, что очень и очень полезны и необходимы бываюи и еще долгое время будут инструктора, всесторонне знакомые с деятельностью своего учреждения в целом, достаточно опытные и вполне ответственные товарищи. Но подробнее на этом вопросе остановиться не имею возможности.

Я возвращаюсь к перечисленным мною выше шести возражениям. Наиболее существенными я считаю первые три. Действительно, работа отдельного инструктора, принужденного свой план обследования и инструктирования как-то вписать в общий план работы всего коллектива, страдает в известной степени. Различное значение, какое имеют отдельные места, районы и т. д. для различных ведомств, специфические особенности каждого отдельного ведомства в его деятельности как в центре, так и на местах и т. п., все, что должно быть учтено в работе инструктора соответствующего ведомства, — до известной степени нивелируется в общем плане, общем маршруте. Связанность с определенным передвижным средством не дает возможности отстать или уйти вперед на продолжительное время, уехать в сторону на большое расстояние. Самое главное — не всегда возможно произвести обследование всей губернской работы в целом. Волостная работа, столь важная для группы товарищей, представляющих одни ведомства — земледелия, продовольствия, внутренних дел и пр. — заставляет некоторым образом бездействовать инструкторов от комиссарнатов труда, финансов и т. д. Однако многие из этих неудобств могут быть, если не устранены, то в некоторой мере ослаблены. В моей практике известно, когда отделение инструктора или даже группы выезжали вперед или отставали. Район углубления в сторону простирался иногда на 40—50 верст. Этот полезный район действия может быть легко увеличен путем дополнительных перевозочных средств. Остановка в уездном городе от одного до трех дней и в губернском до пяти, а иногда на целую неделю, нередко оказывается вполне достаточной не только для того, чтобы более или менее ознакомиться с положением местной работы, но и основательно проинструктировать ее. Но вот что самое важное. С приведенными возражениями тогда можно и нужно было бы основательно считаться, если бы предполагалось один тип инструктирования заменить другим, если бы имелось в виду посылку инструктора одним порядком заменить посылкой его на какой-либо один парноезд. Но один способ повсе не замещает, а дополняет и развивает другой. Нельзя отказаться от одного, но в то же время нег оснований пренебрегать другим.

А где людей взять, — вот вопрос? Здесь уже надо перейти к выяснению положительных сторон прикомандирования инструкторского персонала к агитпарпоездам. Значение такого типа инструкторской работы, на мой взгляд, настолько велико, что для этого должны найтись и люди и средства. А раз это так, то на будущее время, для того, чтобы извлечь максимум пользы от такого рода командировок, необходимо заранее обставлять их надлежащим образом и ввести необходимые улучшения и исправления в работу центрального аппарата агитпарпоездов, опираясь на практику прошлого. В дальнейшем я и хочу остановиться на выяснении значения работы инструкториата агит-передвижных учреждений для местной Советской власти.

Когда в какой-либо город приезжает хорошо организованный коллектив опытных работников, командированных от всех центральных ведомств или, по крайней мере, от главных, возглавляемый представительством от В. Ц. И. К., Ц. К. Р. К. П. и В. Ц. С. П. С., обладающий строго разработанным планом общей совместной работы, имеет это какое-либо значение для местной Советской власти или нет? Утверждаю по опыту двух своих поездок, что имеет и очень большое. И главным образом значение общеполитическое. Здесь налицо коллективное инструкторирование всего советского аппарата. Такой коллектив работников, командированный центральной Советской властью, достаточно авторитетный, имеет возможность выпрямлять политическую линию работы местных советских органов, устанавливать связь по всему фронту советской работы центра с местами, устранять междуправительственные трения на местах и т. д. и т. п., когда на соединенном собрании местных ответственных работников совместно с товарищами, приехавшими из центра, обсуждается публично и всесторонне положение дел каждого отдельного ведомства по данным произведенного обследования, когда ближайшие перспективы чисто ведомственной политики связываются с задачами общесоветского характера, когда строительство того или другого ведомственного органа выдвигается в рамках общесоветского строительства в центре и на местах, — разве такое собрание может не оставить очень заметного следа в местной жизни? Да, оставляет. Проведение всякого рода местных конференций партийных и беспартийных, специальных собраний по определенному плану с выделением ряда ударных вопросов всем коллективом агитпарпоезда имеет большое значение в смысле оживления работы на местах. Разве инструктор-одиночка, как бы авторитетен и опытен он ни был, от какого-либо ведомства он ни был командирован, может проделать такую же работу, хотя бы только для своего ведомства, какую он проделает, будучи частью такого коллектива, о котором выше шла речь? Я утверждаю, что нет. Практика работы на парохода «Красная Звезда», и поезда «Красный Восток» может дать ряд примеров того, как были устранены трения между партийными и профессиональными организациями, между партийными и военными органами, между военными и гражданскими учреждениями и т. д. Таким образом не только инструкторирование в узком смысле этого слова, техническое обследование соответствующими инструктором своего ве-

домства, но и обследование всего советского аппарата на том конкретном материале, который представляет каждый инструктор, имело и имеет большое значение в работе коллективов агитпарпоездов. Когда единый план коллективного инструктирования, дополняемый и исправляемый практикой предшествующей работы, осуществляется на всем протяжении маршрута, то остается след большой проделанной работы.

Я укажу еще на два обстоятельства, которые с моей точки зрения также говорят в пользу сохранения инструкториата при агитпарпоездах. Инструкторская работа имеет большое значение для правильного функционирования Бюро жалоб и обратно. Опыт работы Бюро жалоб на поезде „Красный Восток“ подтверждает это как нельзя лучше. Характер поступающих жалоб дает возможность нередко сразу определить, какая область советской работы особенно нуждается в обследовании и кто из инструкторов и на какую сторону своей работы должен обратить особое внимание в том или другом месте.

Перехожу к другому вопросу. Материал инструкторского обследования может и должен быть использован для агитационных выступлений перед местными собраниями и партийных товарищей и беспартийных граждан. Таким образом устанавливается тесная связь агитационно-пропагандистской работы агитпарпоезда с инструкторской, — получается одно неразрывное целое. Такой опыт был проделан поездом „Красный Восток“ при использовании для агитационных целей материалов обследования положения советской работы в г. Андижане.

Для того, чтобы все положительное значение коллективной инструкторской работы было налицо, необходима и соответствующая подготовка всего аппарата. К сожалению, приходится констатировать, что до сих пор обращалось очень мало внимания на то, чтобы создать подобный аппарат. Вкратце остановлюсь на этой стороне дела. Прежде всего необходимо, чтобы каждый комиссариат, каждое центральное учреждение, особенно партия и В. Ц. С. П. С., прониклись сознанием важности подобного рода работы агитпарпоездов и приняли бы участие в обсуждении и выработке плана массового коллективного инструктирования через агитпарпоезда, разработке маршрутов, выяснении ударности тех или других районов и т. д. Необходимо, чтобы каждое центральное учреждение для работы на поездах и пароходах выделяло в качестве своих представителей достаточно ответственных и опытных работников. Необходимо раз навсегда бросить взгляд на подобного рода учреждения, как на передвижные больницы, дома отдыха и т. п. и если нет соответствующих клиентов и пациентов, то оставлять без предствительства свои учреждения. Такие комиссариаты, как продовольствия, земледелия, внутренних дел, просвещения, а также В. С. Н. Х. должны обязательно иметь своих представителей на таких поездах и пароходах. Без партийного инструктора и без представителя В. Ц. С. П. С. работа инструкторского коллектива теряет свое значение. Пароходу и поезду, на которых я был, посчастливилось в смысле полноты представительства центральных ведомств, а именно из 17 учреждений на первом

было 11, на втором 12; насколько мне известно, дело обстояло значительно хуже в других случаях.

Перед каждой поездкой коллектив командиремых на тот или другой поезд и пароход работников должен предварительно разработать план совместной коллективной работы, каждый участник поездки должен изложить свое, так сказать, ведомственное credo („верую“). Маршрут и характер работы должны быть выяснены совместно до отъезда. Далее, каждое учреждение должно поддерживать самую деятельную связь со своими командированными представителями, снабжать их всеми материалами по пути следования, отвечать на запросы самих инструкторов, требовать от последних в свою очередь систематической информации. Не мешает попутно упомянуть о том, что пора оставить скверную манеру—класть под сукно те богатые материалы, которые доставляют в свое ведомство инструктора после довольно продолжительных обследований.

Я не останавливаюсь в этой статье на некоторых указаниях, скорее технического характера, которые относятся к улучшению аппарата управления агит-инструкторскими поездками и пароходами.

В заключение мне хотелось бы все еще на что указать. Опыт моей работы подсказывает мне, что сейчас уже намечается необходимость создания двух типов агитпоездов и пароходов: один—обслуживающий волостную советскую и партийную организацию и другой—уездные и губернские центры. Я здесь лишь ставлю этот вопрос, не давая пока его освещения. В дальнейшем этому вопросу должно быть уделено специальное внимание.

**М. Буравцев.**

## Агитпарпоезда и производственная агитация.

Агитация и пропаганда имеют бесспорное значение для общеполитической работы. Таким образом массы постепенно втягиваются в политическую работу, приучаются разбираться во всех важнейших вопросах современного момента.

Агитация и пропаганда составляли всегда и до революции и во время ее огромную силу. Однако, с течением времени их формы и политическое содержание постепенно меняются. Непосредственно после революции все внимание сосредоточивалось на политической стороне дела, а теперь оно постепенно перемещается в область экономических вопросов и задач.

Для проведения этой работы на местах очень часто не хватает сил, особенно в отдаленных уголках провинции. Гражданские войны имели своим последствием ограбление местных организаций и лишение их большинства хороших сил и работников. Все наиболее живое и энергичное пришлось забирать в армию, не давая почти ничего взамен. Между тем агитация и пропаганда должны постепенно углубляться. Массы все больше воспитываются и растут, а в связи с этим увеличиваются их запросы и требования к митингам, собраниям и лекциям. Массы требуют все более сознательного и глубокого анализа отношений и фактов и не удовлетворяются уже повседневной агитационной фразой. Это выдвигает настоятельную необходимость в нашу партийную агитацию внести элемент специализации.

Даже в тот момент, когда вернутся из рядов армии лучшие работники-коммунисты, — что, между прочим, не может пройти очень быстро, — и тогда необходима будет такая специализация в агитации. Местные партийные силы могут и должны вести партийную работу по пропаганде и агитации, но во много раз больше должны сделать центральные и специально для этого приспособленные органы. Именно с этой точки зрения и следует подходить к Главполитпросвету, который должен сосредоточить в себе всю политическую, агитационную и просветительную работу.

Одним из средств агитационно-просветительной работы являются агитационно-инструкторские пароходы и поезда В. Ц. И. К., входящие теперь, как составная часть в аппарат Главполитпросвета.

В отношении их как раз и применен принцип специализации. Агитпарпоезда специально приспособлены к агитации и углублению советской и партийной работы: они имеют соответственный кадр подготовленных работников, часть которых ведет политическую агитацию.

часть—инструктирует местные органы Советской власти, часть—читает лекции. В настоящее время этих передвижных органов агитации и пропаганды еще слишком мало в стране, и потому они могут оказывать лишь сравнительно ничтожное влияние на местную работу. Пока они только обновляют на некоторое время местную жизнь, вносят в нее новую струю, оживляют весь темп работы. Необходимым условием успеха является то, чтобы инструкторско-агитационный аппарат постарался как можно скорее связаться с местными силами, ознакомиться с условиями и в своей работе учесть местные нужды и отношения. Это не значит, что нужно увлечься партикуляризмом и местничеством и совершенно упустить из виду общегосударственные задачи. Такой подход был бы в корне неправильным и приводил бы к самым нежелательным последствиям. Как раз напротив, местные интересы и запросы должны служить исходным пунктом для дальнейших общегосударственных выводов и заключений.

Прежде, чем приступить к своей работе, агитационно-инструкторские пароходы и поезда должны изучить роль и значение той местности, куда они направляются для общезкономической жизни государства. Необходимо установить, что данная губерния или область дает для общегосударственного хозяйства, и в чем она нуждается для обычной работы и жизни. Так, например, Астраханская губерния дает рыбу и соль, и в то же время она нуждается в подвозе продовольствия. Другим вопросом, который должен привлечь к себе внимание местных работников, является борьба со спекуляцией, свившей в этом районе прочное гнездо. Если иметь в виду эти два важнейшие вопроса, то тогда вся агитационно-пропагандистская работа в Нижнем Поволжье может быть окрашена в совершенно особые краски. Из этих коренных нужд, занимающих и интересующих по крайней мере три четверти, а то и больше населения, следует исходить в агитации и пропаганде.

Рабочим по улову и засолке рыбы следует говорить: „Вы требуете хлеба, мануфактуры и обуви, но получить их можете только тогда, когда вы сами дадите рыбу крестьянам Симбирской, Саратовской и Казанской губ., когда вы накормите рабочих в Иванове или Владимире. Ваши нужды и запросы целиком переплетаются с нуждами остального населения“.

Действительно, от улова рыбы и засолки ее, от добычи соли и поставки нефти зависит очень много в жизни Советской России и широких масс ее населения. Поэтому эти процессы должны быть доведены до крайних пределов напряжения, и рабочие должны хорошо знать, каковы цели их работы. В производящих губерниях Поволжья, наоборот, приходится говорить о добыче хлеба, реализации разверстки и зависимости снабжения населения от выполнения продовольственных обязательств. В этих местах следует говорить: „Вы хотите получить рыбу, соль, нефть и пр.; дайте хлеб, так как лодки не могут работать без хлеба, рабочие Эльтона и Баскуняка— без хлеба, миса, масла и пр.“.

Таким образом, подход к массам получается совершенно своеобразный. В нашей массовой специализированной агитации мы должны отказаться от истертых и порядочно прискучивших ее пугей. Не следует говорить грузчикам или ловцам о Ллойд-Джордже, Мильеране, Клемансо и прочих носителях империализма. Это рабочие и даже крестьяне легко могут прочитать в каждой газете, услышать на митингах, проводимых своими силами. Даже коммунисты какого-нибудь забытого всеми Пошехонья говорят об английских империалистах и Врангеле, но они не умеют связать деятельность этих империалистов и контр-революционеров с общественными нуждами данного уголка.

Еще больше осложняется агитация и пропаганда в настоящее время, когда Врангель и прочие враги разбиты. Приходится перестроить все по-новому и массам говорить о необходимости самой интенсивной и энергичной работы. Однако, надо добиться того, чтобы эти убеждения и призывы не остались гласом вопиющего в пустыню, и чтобы они теснейшим образом были связаны с нуждами местного населения. Необходимо доказать рабочим и крестьянам, что труд и выполнение продовольственных разверсток необходимы в их интересах, а это сравнительно не так легко сделать. Ведь надо добиться не только того, чтобы массы что-то поняли, но чтобы и сделали из этого практические для них и обязательные выводы. Таким образом, все большую и большую роль играет чисто производственная агитация, которую лучше всего дополнить и подкрепить примерами и деятельностью самого парохода или поезда.

На агитационную деятельность ни в коем случае нельзя смотреть, как на какое-то подсобное занятие, которому можно уделять время лишь между делом и мимоходом. Это такое же важное дело, как и всякая другая советская работа, и ей нельзя отдавать только несколько часов, урываемых от общесоветской работы.

Этому довольно пренебрежительному отношению к агитационно-пропагандистской работе мы обязаны тем, что наше влияние из массы сравнительно уменьшается. В общем и целом идея Советской власти все более укрепляется в массах, но влияние коммунистической партии падает, -- вот вывод, какой мне приходится сделать из довольно хорошего знакомства с партийной работой и с настроением масс на местах.

Для агитационно-пропагандистской работы, которая сосредоточивается в руках руководящего центрального учреждения, необходимо иметь, по возможности больше, серьезных и вдумчивых работников. Для них найдется непочатый край работы. В этой работе необходимо избежать шаблона, хотя он очень легко и быстро вырабатывается благодаря специфическим условиям работы. Только очень опытные агитаторы и пропагандисты сумеют удержаться на этом скользком пути, не переходя на шаблонные, избитые и неинтересные фразы. Их умение подойти к делу должно передаваться более молодым товарищам, которых крайне полезно брать из среды лучших рабочих, из слушателей Свердловского и других университетов, из партийных школ

и др. На опыте и на практике будет вырабатываться новый кадр пропагандистов и агитаторов, которые умели бы ставить агитационно-пропагандистскую работу не только в городе, но и в деревне, усиливая с каждым днем производственную агитацию.

Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы широкие массы потеряли и твое спокойствия: они должны все время хорошо знать, что их местные интересы теснейшим образом переплетены с общемировым экономическим и политическим положением, которое все больше меняется и осложняется. Это знание им может дать централизованный, хорошо подобранный и подготовленный агитационный аппарат, который должен проникнуть во все глубочайшие норы народной жизни, будировать массы и заставлять их сознательно относиться ко всем жизненным явлениям.

К созданию такого аппарата мы идем в Главполитпросвете и в агитационных пароходах и поездах, которые становятся все более необходимы в нашей коммунистической работе.

Р. Арский.

## Работа „Красной Звезды“ среди женского пролетариата Поволжья.

Автору этой статьи пришлось работать летом 1920 года на пароходе В. Ц. И. К. „Красная Звезда“ в качестве агитатора и инструктора Отдела работниц и крестьянок Центрального Комитета Коммунистической партии.

В районе Поволжья находится целый ряд крупных заводов, имеющих большое государственное значение, для обороны Советской республики, как, например, завод в Сармове, патронный завод в Симбирске, пороховой завод в Казани, и на всех этих заводах работает большое количество женщин. В этом же районе Поволжья имеется много работниц водного транспорта, грузчиц и других наиболее отсталых слоев женского пролетариата. Кроме того, в огромном промышленном районе, расположенном вокруг Астрахани, на рыбных промыслах работает около 50 тысяч женщин, взятых из окрестных деревень и совершенно почти еще не организованных.

Хотя во всех крупных городах Поволжья существуют отделы работниц и крестьянок, но работа этих отделов, являясь лишь частью общепартийной работы, в значительной степени зависит от состояния партийных организаций в этом районе. А так как партийная работа в таких губерниях, как Царицынская и Астраханская, поставлена слабо, отчасти благодаря налетам белогвардейцев, то понятно, что и работа среди женщин в этих губерниях еще не налажена. Особенно слабо идет работа в уездах и волостях, где не хватает волостных организаторов и не созданы почти нигде делегатские собрания.

А между тем почва для работы среди женщин в Поволжье очень благоприятная, особенно в губерниях, где были „кадеты“, как называли там белогвардейцев, которые своим разбоем дали почувствовать работницам и крестьянкам весь ужас белогвардейщины и вызвали среди них сочувствие к Советской власти.

Работницы и крестьянки проявляли большой интерес к митингам, собраниям и широким беспартийным конференциям, которые устраивались пароходом „Красная Звезда“, и в нашей аудитории на барже перебывали тысячи женщин крестьянок и работниц всех отраслей труда.

„Красная Звезда“ делала свои остановки не только в губерниях и уездных городах, но во всех крупных рабочих поселках и селах, в затонах и на рыбных промыслах. В этих „медвежьих уголках“ много-

миллионной Советской России, в разных Гореловках и Нееловках, куда по месяцам не получается газета и не раздается живое слово приезде-го из центра агитатора, «Красная Звезда» произвела необычайное впечатление на все трудовое население.

Как только появлялся издали расписанный яркими цветами и картинками из рабочей и крестьянской жизни, украшенный красными флагами пароход «Красная Звезда», женщины и детишки бежали по всему берегу к нему навстречу. В очень многих уездных городах и рабочих поселках нам устраивались встречные манифестации, в которых принимало участие все население. С красными знаменами, со своими рабочими хорами, а местами и с оркестрами, выходили рабочие, работницы и красноармейцы, а в селах—крестьяне и крестьянки навстречу пароходу. На знаменах лозунги, специально приуроченные к встрече парохода «Красная Звезда», вроде таких: «Пусть ваня «Красная Звезда» светит нам ярче, чем волхам Вифлеемская». «Да здравствует наша трудовая власть—Бесроссийский Центральный Исполнительный Комитет» и т. п.

Особенно трогательны были манифестации детей из детских домов, школ и приютов: одетые все по-праздничному, украшенные цветами, дети несли в руках разноцветные флажки и маленькие плакаты, на которых красовались придуманные ими надписи, вроде: «Советская власть—наша мама».

Для детей и женщин приход «Красной Звезды» был настоящим праздником. Они одевали свои лучшие платья и целый день проводили на пароходе, слушали речи на митинге, смотрели выставку по охране материнства, слушали с восторгом наш оркестр и концерт, который давали сдувшие на пароходе скрипач, виолончелист и пианистка, а в заключение смотрели с большим увлечением кинематограф, в котором показывали «Мозг Советской России», то-есть всех народных комиссаров, затем «Красную репку»—как богатырдейцы пытались вернуть и уничтожить Красную армию, и наконец «Советское лекарство»—как буржуа излечился от всех своих болезней общественными работами. И не только для женщин и детей приход «Красной Звезды» был праздником, но и для всего населения, а в некоторых городах и поселках день прибытия парохода объявлялся общим праздником и в этот день нигде не было занятий.

Надо отметить, что во многих местах Поволжья, особенно в районе Астраханской губернии, черносопелцы и кулаки старались запугать крестьянок нашим пароходом. Им говорили: «Вот подождите, придет красный пароход и будет забирать всех женщин и детей с собой». На более чуждые крестьянки верили этой небыллице. Их разбирало большее любопытство пойти и посмотреть, что делается в этом большом разукрашенном «плавучем доме», но страх брал верх над любопытством, и они пугливо толпились на берегу, перешептываясь между собой.

Мы выходили к ним на берег и рассказывали, что делается у нас на пароходе, убеждали, что никого из них никуда не увезем, го-

ворили крестьянкам о задачах „Красной Звезды“. Они постепенно успокаивались и робко спускались по мосткам на пароход. Но зато после митинга, концерта и кинематографа настроение крестьянок резко изменялось: они чувствовали себя на пароходе, как дома, смело спускались в трюм на выставку по охране материнства, заходили в „Бюро жалоб“ и рассказывали там про свои обиды, просили „почитать книжечку и газетку“, просили помочь им „организоваться“.

„Красная Звезда“ действительно помогала работницам и крестьянкам Поволжья организоваться, по крайней мере, положить начало организации там, где ее не было, а где уже были отделы работниц и крестьянок, инструктор Центрального отдела работниц помогал исправлять недочеты в этой работе, давал указания, как вести дальше работу среди женщин, на какие вопросы необходимо обратить более серьезное внимание и т. д.

Агитационная и организационная работа среди женского пролетариата Поволжья велась „Красной Звездой“ как среди беспартийных работниц и крестьянок, так и среди коммунисток. Среди беспартийных женщин, кроме митингов, которые устраивались и на борту парохода, и на открытом воздухе, и в рабочих домах, проводилась еще работа в форме широких беспартийных конференций и съездов.

Таких беспартийных конференций и съездов работниц и крестьянок инструктором по работе среди женщин было организовано и проведено девять, из которых два губернских съезда работниц и крестьянок состоялись в Нижнем-Новгороде и Царицыне, остальные семь городовых беспартийных конференций работниц были в Сарове, Казани, Саратове, Симбирске, Камышине, Хвалынске и Астрахани. Особенно многолюдным был съезд работниц и крестьянок в Царицыне, на который съехалось 645 делегатов, и конференция работниц в Саратове, где было 672 делегатки. Все эти конференции, организованные совместно с ведущими местными отделами работниц, прошли очень организованно и с большим подъемом революционного настроения.

Порядок дня беспартийных женских конференций выработывался сообща с заведующими местными отделами, при этом на обсуждение ставились вопросы, имеющие наибольшее практическое значение для работниц и крестьянок данной губернии. Там, где особенно остро стоял продовольственный вопрос, он ставился в порядок дня беспартийной конференции, как, например, в Нижнем-Новгороде, Казани и Саратове; там, где не освещался еще вопрос о трудовой повинности и охране женского труда или о рабоче-крестьянской инспекции, эти вопросы ставились в порядок дня.

Беспартийные женские съезды и конференции на Поволжье были организованы так, чтобы они связывались с практическими задачами работниц, с их практической работой и имели бы какие-нибудь поджигательные практические результаты. Так, например, на беспартийной конференции работниц в гор. Саратове, после доклада о продовольственном вопросе, было единогласно всей конференцией принято постановление немедленно мобилизовать 350 работниц в продовольственные

отряды, при чем 100 рабочих сразу приступили к продовольственной работе. Эта конференция закончилась постановлением принять участие всем составом конференции в неделе красноармейца, чтобы все участники конференции провели чистку лазаретов и госпиталей, починили бы и пошили белье для красноармейцев.

Особенно интересны были губернские съезды рабочих и крестьянок в Нижнем-Новгороде и Царицыне, на Нижегородский съезд крестьянок приехали крайне возбужденные с наказами от своих сельских сходов и с „требованием“ и Советской власти „прекратить немедленно войну“. Среди крестьянок на съезде и в общекитии все время вела противосоветскую агитацию приехавшая с ними на съезд учительница — права зорька Романова, которая подбивала разбитых крестьянок сорвать съезд, пыталась выступать с контр революционной агитацией против Советской власти и коммунистической партии. Но уже после первого доклада о текущем моменте, в котором было обрисовано положение страны, говорившей красноармейцам, ведущих уже три года напряженную и самоотверженную борьбу, настроение крестьянок так резко изменилось, что они забыли про свои наказы о прекращении войны и все говорили за резолюцию о поддержке Красной армии и Советской власти. На этом съезде было принято постановление о том, чтобы проводить крестьянок по все волостные сходы и привлекать их возможно шире на сельские сходы. После нижегородского съезда 114 крестьянок было проведено по Нижегородской губернии в волостные и сельские сходы, в 9 крестьянок было избрано председателями сельских советов.

Нижегородский съезд рабочих и крестьянок имел и другой практический результат. На этом съезде обуржулился вопрос об охране материнства и младенчества, и, несмотря на то, что до съезда некоторые крестьянки, как чумы, боялись устраивать детские ясли и отдавать туда своих детей, говоря, что там их „закинут в коммунисты“, — после обсуждения этого вопроса на съезде была организована „неделя рабочих и крестьянских детей“, во время которой городские работницы помогли организовать крестьянкам в деревнях 38 яслей.

О большим подъемом также прошел губернский съезд рабочих и крестьянок в Царицыне, организованный в связи с приездом туда „Красной Звезды“. Крестьянки Царицынской губернии, переживавшие весь ужас белогвардейщины, которая разрушила до основания целый ряд сел, например, Салодники и другие, приветствовали на своем беспартийном съезде представителей Советской власти, избавивших их от белогвардейцев. После окончания съезда работницы и крестьянки, собравшиеся доброй несколько тысяч рублей, накупили живых цветов, устроили грандиозную манифестацию, повели за собой пятитысячную толпу на могилу жертв революции, покрыли всю могилу живыми цветами, и больше 30 работниц и крестьянок выступали на ней с речами.

Все городские беспартийные конференции рабочих сопровождались манифестациями женщин на пароходе „Красная Звезда“, куда они приходили с красными знаменами, с пением революционных песен и выступали с приветствиями Центральному Комитету Коммунистической

партии и Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету Советов. На пароходе устраивались для делегатов всех конференций доклады об охране [материнства и младенчества с картинками волшебного фонаря, и в прениях по докладам выступали сами [работницы и крестьянки. После докладов для конференток устраивались музыкальные концерты и кинематограф.

Насколько эти беспартийные конференции и съезды поднимали настроение работниц и крестьянок, видно из того, что после них участницы конференций тут же обращались в президиум с вопросами, где можно записаться в партию, как поступить на курсы красных сестер, или где записаться в продовольственные отряды.

Для того, чтобы закрепить революционное настроение, созданное на беспартийных конференциях и съездах в определенные организационные рамки, инструктор Центрального Отдела работниц, собирав после этих конференций всех районных, уездных и волостных организаторов по работе среди женщин и делал им доклады о постановке работы на местах, об организации делегатских собраний, о работе делегатов в советских учреждениях, а после городских беспартийных конференций, инструктор собирав всех делегатов и коммунисток местных организаций и сообщая с ними обсуждал, как проводить в жизнь резолюцию только что прошедшей беспартийной конференции.

На пароходе „Красная Звезда“ всем делегаткам-работницам и крестьянкам раздавалась литература, библиотечки и листовки, которые печатались в типографии парохода и в которых освещались все наиболее злободневные вопросы, связанные с текущим моментом. Кроме листовок, в типографии „Красной Звезды“ было отпечатано несколько специальных брошюр для распространения среди работниц и крестьянок, как например: „Что дала работница Советская власть“, „Крестьянка, к тебе наше слово“ и другие. Эти листовки и брошюры разбирались нарасхват работницами и крестьянками, которые иногда приговаривали: „Я сама хоть и неграмотна, так сынишку заставлю прочитать, а то у нас на деревне негде достать книжечки“.

Кроме беспартийных конференций работниц и крестьянок, на пароходе „Красная Звезда“ устраивались на всех остановках женские митинги и собрания, на которых делались доклады об организации работниц и об их задачах, а также на общих крестьянских собраниях делались доклады о работе среди-женщин, чтобы выяснить крестьянкам значение организации женщин для привлечения их к Советскому строительству.

На уездных съездах советов в Лыскове и Васильсурске (Нижегородской губ.) инструктор „Красной Звезды“ по работе среди женщин предложил крестьянкам принять постановление о том, чтобы проводить на местах крестьянок в волостные советы. Оба уездных съезда советов приняли такое постановление, хотя крестьяне, ухмыляясь в бороду, говорили: „Вы у нас все кухонное министерство разрушите, все бабы у нас уйдут в советы, а кто дома будет обед варить и за ребятами глядеть?“.

Заго крестьянки без конца благодарили за приезд „Красной Звезды“ и, провожая нас, говорили: „Вот почаще бы приезжали к нам такие пароходы, просвещали бы нас темных, тогда мы не верили бы разным слухам, и мужчины бы к нам по другому относились“.

Крестьяне на митингах также интересовались „женским вопросом“ и, слушая внимательно все, что говорилось про организацию крестьянок, иногда острили: „Заберут над нами бабы верх“. А когда мы раздавали женщинам брошюрки и листовки, крестьяне тоже просили: „Дайте-ка, я своей жене вслух прочитаю“.

Многие тысячи работниц, крестьянок и красноармеек перебивали за лето на митингах и собраниях „Красной Звезды“, осмотрели выставку по охране материнства и младенчества и прослушали доклады на эту тему. Сотни крестьянок и красноармеек приходили в „Бюро жалоб“ парохода, чтобы заявить о злоупотреблениях на местах при разверстке и о задержке пенсий женам красноармейцев. Большинство этих жалоб тут же на месте разбиралось, и инструктора „Красной Звезды“ делали соответствующие указания в Советские отделы социального обеспечения и другие.

Авторитет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета на местах так велик, что все предписания и распоряжения, исходящие от парохода В. Ц. И. К. на местах выполнялись, а в случае их нарушения ходки от крестьян догоняли наш пароход на стоянках и просили принять меры к выполнению „распоряжений центральной власти“.

Инструкции, которые давались партийными и советскими работниками „Красной Звезды“, помогали выпрямлению линии партийной и советской работы на местах, и мнение некоторых товарищей в центре, что за три или пять дней стоянки парохода на местах будто бы нельзя дать никаких практических указаний и инструктировать местных работников, — это мнение не выдерживает критики. Во всех губернских городах „Красная Звезда“ стояла по пять дней, а в Астрахани целую неделю, и за такой срок можно было вполне познакомиться с местной партийной или советской работой, заметить все ее дефекты и дать все необходимые инструкции. Несмотря на то, что автор этой статьи работал на пароходе „Красная Звезда“ не только как инструктор от Центрального Отдела работниц, но и как инструктор общепартийной работы, а как агитатор он проводил в день несколько митингов, при чем такое „совместительство“, несомненно, должно было вредно отражаться на всех трех видах работы (на агитационной, на общепартийной и на работе среди женщин), — тем не менее и при таких неблагоприятных условиях удавалось инструктировать местных работников и указывать на ряд ошибок в работе на местах.

Инструкторская и агитационная работа „Красной Звезды“ среди женского пролетариата дала большой толчек товарищам во всех губерниях Поволжья и помогла им разобраться в тех вопросах, которые остались неясными. Так, например, во многих губернских и уездных партийных организациях заведующие отделами работниц, а, следовательно, и вся работа Отдела, не были совершенно связаны с общепар-

тийной работой комитета и не находились под его руководством. Комитеты партии не уяснили себе всего значения организации работниц, отношение к работе среди женщин было небрежное и халатное, что тормозило дело организации работниц и крестьянок.

По этому поводу инструктору Центрального Отдела работниц приходилось много говорить на местах, на собраниях активных работников, указывая товарищам на необходимость выполнения резолюции 9-го партийного съезда, о выделении организаторов для работы среди женщин и о всесторонней поддержке этой работы со стороны губкомов и уездкомов. Некоторые партийные организации, имея под руками сборники инструкций Центрального Отдела работниц, неправильно понимали эти инструкции и не знали, как проводить их в жизнь. Работа „Красной Звезды“ наглядно показала, какое важное значение имеет посылка опытных инструкторов на места для установления органической живой связи между центром и местными организациями. Такие живые инструкции приносят во много раз больше пользы для укрепления работы на местах и для установления тесной связи между центром и местами, чем вороха писанных инструкций, которые часто остаются только на бумаге и никем не проводятся в жизнь.

Насколько работа „Красной Звезды“ оставляла глубокое впечатление на все трудовое население рабочих и работниц затонов, рыбных промыслов и крестьянских поселков, можно было судить по тому, как провожали наш пароход рабочие, крестьяне и особенно женщины. Делегации рабочих, крестьян и толпы женщин долго стояли и смотрели вслед уходящему красному пароходу, махали фуражками и платками, провожая „Красную Звезду“, которая появилась на их горизонте и осветила в их сознании тернистый путь к мировому коммунизму.

К. Самойлова

## Агитпарпоезда и наша провинция.

Великолепные, расписные, богато оборудованные агитационно-инструкторские поезда В. Ц. И. К. или крестьянская телега, обтянутая парусиной и запряженная трехногой кобылой? „Ахтомобиль“ или пешее хождение? Хороший, толковый агитатор и лектор, или свежее-испеченный курсант уездной партийной школы? Дорогой, светосильный, электрический кинематограф с разнообразным ассортиментом научных и революционных картин, или мерцающий, тоскливый, игрушечный Коко? Вот вопросы, которые на страницах „Правды“ поставил почтенный литератор Серафимович и разрешил их короткой, но выразительной формулой: миллионы, затрачиваемые В. Ц. И. К. на содержание поездов и пароходов, летят в прорыв. Немедленно расформировать и „Советский Кавказ“, и „Красный Восток“, и „Красную Звезду“, и прочие агитпарпоезда. Взамен же поездов и пароходов, „трехногая кобыленка“ (и добавим мы: дырявый челнок).

Не стоило бы останавливаться на фантазиях т. Серафимовича, если бы пароходы и поезда не скользили в довольно туманной и неопределенной атмосфере. В то время, как одни, подобно Серафимовичу, говорят жалкие слова о путешествии к брату-крестьянину на „трехногой кобыленке“ и ведут пропаганду недоступного нашему пониманию опрощения и самоуничтожения, другие самодовольно щелкают на счетах и цифрами демонстрируют великое революционное значение поездной и пароходной работы. Первые субъективны, как беллетристы; вторые объективны, как статистики. Но никем еще не была предпринята попытка критически разобраться в материалах поездной и пароходной работы и подвести итоги довольно длительного периода деятельности Отдела парпоездов В. Ц. И. К.

На страницах газет дебатировались вопросы, связанные с формами массовой агитации; пишут о разного рода „Ростах“, устных газетах, политических сатирах. Ц. К. циркулярно предписал местам заняться красными повозками. В некоторых уездах таковые имеются и есть даже разработанные инструкции о их деятельности. Нам приходилось видеть красные лодки, создаются дома крестьянина. И только крупные, капитальные, рассчитанные на большие массовые эффекты агитационно-политические аппараты не заслужили серьезной оценки, но что в особенности поразительно,—серьезного внимания...

А между тем критика на первых же своих шагах натолкнулась бы на изумительные явления. Отдел пароходов и поездов не что иное.

как техническое бюро по их оборудованию и снабжению и лишь в самой слабой степени играет роль идейного руководящего центра. Таким образом великолепные, стоящие миллионы оборудования остаются без головы. Отдел пытался такую голову создать, но по многим причинам, на которых останавливаться не интересно, пароходы и поезда ждут своих машинистов и капитанов... Вот это-то обстоятельство, что Отдел не является идейным хозяином своих аппаратов, оно - то и есть самый серьезный грех, каковой и приводит некоторых товарищей к скоропалительному лозунгу: „Долой поезда“.

Не надо, конечно приходить в отчаяние, лучше сделать разумный вывод: необходимо реорганизовать Отдел, ведающий поездами и пароходами. Но и независимо от такого вывода мы можем утверждать, что поезда и пароходы даже в своем полуслучайном виде являются все же бесконечно ценными и зрелыми сооружениями пролетарского государства. Наши культурные гости, — делегаты Франции, Италии, Англии, кои демонстрировались пароходы и поезда, — буквально приходили в неопикуемый восторг. Что испугало т. Серафимовича? Контраст великолепия с крестьянским убожеством. Но смею уверить, что это нисколько не смущает убогую деревню. Несмотря на войну, голод, холод, тиф, разруху и т. п. невзгоды, наша деревенька вовсе не такая уж приниженная. За три года революции деревня стала неузнаваема. Конечно, в России попадаетея великое множество заброшенных и забытых уголков, но эти углы вовсе не типичны, и уж ни в каком случае такими углами не являются селения, расположенные вдоль железнодорожных магистралей и вблизи волжских и камских пристаней. Часто в деревнях встречаются народные дома, детские сады, приюты, ясли, библиотеки, украшенные братские могилы, революционные арки на площадях. Кое-где попадаются развешенные „Росты“, стоят доски, на которых пишется передаваемая по телефону сводка, любительская группа, хор, а изредка и оркестрик. Пока все это еще убого, бедно, но не по вине деревни, не по ее исконному стремлению к убожеству. Мы путешествовали с „Красной Звездой“ три месяца, и вот обычные вопросы: нельзя ли достать грима, декораций, стекла, холста, новых льесок, песен, нот, плакатов, книжек. И не трусливым стадом баранов жмется деревня возле парохода (кое-где бывает и так), но умеет устроить организованную встречу со знаменами, стройными колоннами... Мы вместе с волисполкомами, комячейкой составляем расписание работы и редко план не удается: утром приходят дети, сады, детские дома; днем женщины и молодежь; вечером — общегражданский митинг; ночью — заседание с членами Совета и местными организациями... Смело и свободно лезут к нам на пароход красноармейки, инвалиды, старики, несут жалобы, подробно выпрашивают о своих правах... Где мы все это видели? В деревнях, окруженных фабриками и заводами и воспитанных близостью пролетариата? Ничуть не бывало. В далеко расположенных от губернского и уездных центров и железных дорог поволжских селах и станицах, среди песков низового Поволжья, в глинистых ярах Чарицынской губернии. Станицы Копановская, Ветлянская

ская, село Мордово, Антиповка и т. д. Еще больше размаха в Нижегородской и Казанской губерниях, где Советская власть без колебания держится 3 года. Мы могли бы указать десятки названий. И очевидно, что „грехиной кобылкой“ в сих местах никого не удивишь, не поднимешь настроения, радужными надеждами не окрылишь. И это так понятно, что и ярославский туботпароб соорудил баржу и пустил ее с драматической труппой, и Главполитвод организовал пароход с аудиторией на 500 человек „Труд-фронт“, и Царицын пустил грузовичек с оркестром. Чувствуется, если бы не наш чрезвычайно тяжелый транспорт, если бы можно было развернуться во-всю, то на Волге и Каме, по Белой и Вятке всю навигацию крейсировала бы целая флотилия судов культурно-просветительного назначения. Не скажем, что все обстоит хорошо. кое-чего, пожалуй, и не стоило начинать, но дело в том, что мысль работников на местах естественно толкается в сторону использования водных средств. То же и на железной дороге. Директории для удобства связи, агитации сами организуют агитационные вагончики, иногда маленькие поезда с 3—4 вагонами.

Нельзя забыть и того, что, кроме деревни, есть фабрики, заводы, рабочие поселки, промысла, рыбные ваганы. Уж сюда-то совсем было бы неудобно приехать с таратайкой. Деревня выросла, но неизмеримо вырос рабочий поселок. Пролетарий стал требовательным, он пошел на митинг, но только на хорошего оратора... Рабочие не раз присылали делегатов поставить для них научную лекцию. Рабочий ищет квалифицированной музыки, серьезного театра, действительно содержательного кинематографа. И не думайте, что наши поезда и пароходы так блещут великолесьем и поражают воображение крестьянина и рабочего. Не раз мы испытывали чувство обиды, что мы слишком немного можем дать настойчивому и требовательному посетителю. Убоги наши выставки, плохи объяснители, неразнообразна музыка, нехватает литературы... И не упразднить поезда и пароходы диктует нам наша работа, а, напротив, необходимо усовершенствовать наш аппарат, не жалеть на них сил, времени, средств. Надо сделать их богатыми и содержательными.

И нельзя так ставить вопросы: или—или. И таратайки, и поезда, и пароходы, и отдельные вагоны, и автомобили, и баркасы, моторки, лодки, повозки... Но красные повозки не по проекту т. Серафимовича. Мы выдали повозки на Урале. Кузнецами-субботниками лучшей обозной мастерской 3-й армии к 1 мая были выпущены 2 повозки. Но каждая повозка представляла маленький поезд из 4 повозок. Одна из них была так остроумно сконструирована, что ее быстро можно обратить в удобные театральные подмости с декорацией, кулисами и т. д. Вторая повозка—превосходная оригинальная линейка на 8 чел. (гаркисты, агитаторы и т. д.). Есть у нас нечто вроде повозки и на нашем борту. Когда мы хотим пробраться куда-нибудь в сторону от пристани, мы берем свою одноколку—динамо-машину, оставшуюся в наследство от германской войны, в крестьянскую телегу грузим кинематограф и экран, в третью—литературу и 1—2 товарищей... Не скрою,

что поезда труднее приспособить, чтобы они давали значительный, массовый эффект. Зато пароходы, комбинированные с баржами,—это естественные плавучие народные дома, выставки, музеи, амбулатории, мастерские,—все что угодно. И мы настойчиво будем стучаться во все двери и неустанно твердить: используйте пароход и баржу.

Наша партийная и воспитательная работа, ее расширение, углубление и напряжение не может удовлетворяться старинкой. Нужно пустить в ход все ресурсы, которыми располагает государство. Чтобы понизить деревню на уровень высокого политического сознания—мало голых митингов и убеждений. Недостаток общего культурного развития понижает смысл нашей агитации. Поезда и пароходы—превосходнейшие аппараты культурного воспитания масс.

Существенной частью поездов и пароходов является инструкторская работа. К ней можно относиться как угодно, но отрицать, что и деревни и город нуждаются в инструкторах,—невозможно. В том виде, как это дело организовано теперь, инструкторская часть выглядит нескладно. Наркомы никакого значения кадру инструкторов не придают и посылают частенько случайных товарищей. Если это и хорошие, добросовестные, знающие инструктора, то для летучей работы на поездах и пароходах они все-таки не подходят. Здесь инструктор работает не столько в отделе: здесь он—объяснитель для каждого крестьянина и рабочего, здесь он прежде всего—пропагандист идей своего наркома. Он должен суметь провести узкое заседание работников своего ведомства и в этом заседании быть действительным авторитетом. Инструктор должен суметь сделать доклад по своим вопросам и на беспартийной конференции и на съезде,—деловой, серьезный. Крестьяне, рабочие порой сомневаются в правильности действий местных работников. И доклад представителя наркома они будут слушать, зажав дыхание. Каково же бывает их изумление, когда перед ними выступает скучный, малоубедительный человек, и в нем они узнают то своего райпрокомиссара, то завелующего узеломателем и т. д. И авторитет центра блекнет. Таких товарищей посылать не следует... Но даже и в настоящем своем виде инструкторская работа играет большую и важную роль, которая при достаточно серьезном отношении наркомов к этой стороне дела могла бы дать истинно грандиозные политические результаты.

Рядом с инструкторской деятельностью идет работа по наведению моралка. Это деятельность Бюро жалоб. Конечно, можно опять-таки рекомендовать к таратайке прицепить простенький деревянный ящикик. Но кто наберется уверенности в этом ящике? Бюро жалоб при серьезном к нему отношении—замечательный способ утверждения идей Советской власти, ибо через Бюро мы входим в близкую, интимную связь с широкой массой. Нашему Бюро жалоб приходится ежедневно демонстрировать на конкретных примерах отношение центральной власти к дезертирству, спекуляции, укрывателем хлеба, самогонной деятельности и т. д. Демонстрируется наше отношение к преступникам, советским агентам, о которых мы узнаем через Бюро. Таким образом

мы создаем вокруг себя атмосферу доверия. Вслед за нами и навстречу нам движутся ходоки,— это те, кто уже завязал с Бюро прочную связь и, несмотря на трудности, ищет правды. Мы полагаем, что было бы очень целесообразно Бюро на зиму не расформировывать и сохранить его как стол „Красной Звезды“ при Центральном Бюро жалоб, и путем переписки продолжать поддерживать и упрочивать связь волжского населения с своей „Красной Звездой“. В 2—3 рейса можно добиться, что „Красная Звезда“ будет действительно для каждого волгара любимым и желанным гостем.

Между агитацией и инструктированием несколько среднее место занимают газета и листовка. В умелых руках нашего редактора (на „Красной Звезде“) и газеты и листовки не были пустым местом. Газета частенько задевала за живое и местного крестьянина и рабочего. Не раз приходили разные люди объясняться по поводу той или иной статьи. Был случай, когда один председатель волисполкома угрожал самоубийством, если мы его занесем на черную доску. Листовка также ставила определенные цели. Она выпускалась применительно к конференции, съезду, местной злобе дня.

Я могу оперировать лишь фактами „Красной Звезды“, но полагаю, что и поезда располагают богатым материалом, подтверждающим их значительную роль. И поезда и пароходы ведь не только инструктируют и митингуют. Наша „Звезда“ еще за месяц договаривается с местами и свои стоянки употребляет на то, чтобы помочь товарищам провести разного рода конференции и съезды. В целом ряде губернских и уездных городов мы провели разные съезды, конференции, партийные, беспартийные, женские, молодежи и т. п. Конечно, в этом случае, помимо нашего кадра докладчиков, мы даем и руководителей и председателей. Сам пароход и поезд может служить усилителем работы. Здесь обычно заканчивается конференция специальной лекцией, концертом, кинематографом. В особенности значительную роль в этом деле сыграла наша баржа, где мы были свидетелями изумительных демонстраций. На всех конференциях и съездах все участники обязательно получают библиотечки. Такую работу, представляющую комбинарованные действия инструкторов и агитаторов и усиленную содействием культурно-просветительного аппарата, и призваны выполнять поезда и пароходы. Этими поездами и пароходами (в особенности пароходами,— все-таки более удобными, практичными и дешевыми сооружениями) надо заняться основательно. Надо создать руководящий, идейный центр, продумать все детали, изучить материалы. Понятно, они, как очень чувствительные инструменты, требуют заботы и любви. Вложите в них душу, и они станут близкими и дорогими сердцу рабочих и крестьян.

Израйлович.

## Поезд борьбы с народной темнотой.

(Перевод статьи г. В. Конянского, редактора газеты „Красное Право“ в Праге.)

Мы осмотрели агитационный поезд социальной революции, который только что возвратился с поля битвы против духовной темноты и предрассудков. Возвратился, как торжествующий победитель. Сразу завладел он нами могучей силой революционных идей. Эта сила яркими красками изображена прекрасно. Мы поняли сразу: куда заедет этот отлично устроенный поезд,—там сразу проясняются умы, и те, кто о социализме и социальной революции не знал ничего, быстро созревает. Чего человек, воспитанный отбросами царизма и духовенства, не видел, не слышал, не знал и не понимал, то сразу предстает перед ним в ярких образах. Люди, не знающие социализма и не понимающие его, видят самих себя, видят свое рабское прошлое и рвущееся к свободе настоящее: вчерашний раб стоит победителем над долговременным тираном.

И мы видели вчерашних рабов, с радостью приветствовавших этот поезд. Они очутились словно в области чудесного и невозможного. И действительно, агитационные поезда делают чудеса. Они революционизируют миллионы людей. Картины говорят сами собой понятным, охватывающим языком. И неграмотные могли читать и все понимать.

Эти поезда, результат пролетарского творчества, являются мощным орудием массовой пропаганды и просвещения словом, художественным образом, кинематографом и музыкой. Но работы много еще впереди. Россия занимает громадное пространство. Миллионы людей жаждут просвещения, чтобы сделаться господином природы. Придут ли им на помощь отряды международной армии труда? Они идут, ибо без победы русских рабочих нет никакой победы пролетариата всего мира.

## Как „Красная Звезда“ мужичков села Троцкого увезла.

(Карикатура к сценарию).

Всяко встречали и провожали наш пароход, да такой живой картишки, какая была в селе Троцком, нам нигде еще не приходилось видеть.

Когда мы под'езжали, нас на пустынном берегу поджидала совсем небольшая кучка сельчан. Но не прошло и получаса, как все село от мала до велика высыпало на берег. Среди них оказались смелые, полусмелые и совсем робкие.

Первые сразу прошли на баржу в театр, вторым пришлось на берегу растолковывать, зачем приехал пароход и для чего их зовут на баржу, а третьи так и остались наблюдателями издалека.

— А что же сказывать-то нам будут?—допытывались многие.

Одна из женщин расплакалась, когда узнала, что расскажут, за что воюет Советская власть.

— А вот у меня все сыны позабранны,—сказала она.—да как и не знаю, куда и зачем.

И с этими словами она бросилась на баржу.

Вот другая женщина подходит с вопросом:

— А нешто и про хлеб будут сказывать?

Совершенно оторванные от всего, что творится на белом свете, крестьяне села Троцкого, как оказалось, были кем-то запуганы, что их заманят на красный пароход и увезут в обмен на китайцев.

Во время митинга вдруг заработала возле парохода моторная лодка, и этого было достаточно, чтобы толпа бросилась к выходу с криком:

— Нас увозят! Нас увозят!

Взрослые прыгали с баржи, дети падали в воду, женщины поднимали вой.

Насиду удалось перекричать их и разъяснить, в чем дело. И се-добородные крестьяне, степенные матери красноармейцев, сконфуженные возвратились на баржу.

Всего три часа провели мы с ними за беседой, за концертом и кинематографом. И все страхи рассеялись. Они поняли, зачем мы приехали, поняли на деле, что такое рабоче-крестьянская власть.

Когда мы собрались уезжать, перед нами была уже совсем другая толпа,—приветливо и доверчиво улыбающаяся.

Нас провожали дружными криками „ура“. И под звуки нашего оркестра два крестьянина лихо отплясывали на берегу.

Б. Брук.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

## Мнение т. Ленина.

25 янв. 1920 г. на доклад тов. Бурова об итогах работ агитпар поездов тов. Ленин дал следующие указания:

1. Усилить экономическую и практическую части работ поездов и пароходов включением в политоделы их: агрономов, техников, отбором технической литературы, соответствующего содержания кино лент и пр.

2. Изготовить через кино-комитет производственные (показывающие разные отрасли производства) сельско-хозяйственные, промышленные, анти-религиозные и научные кино-ленты.

3. Разработать волостную показательную карту в большом масштабе, демонстрирующую всю проделанную работу и означенные районы. Карту эту выставить на месте скопления народа, свободном от всяких пропусков.

4. Разработать полученные при поездках материалы, издав схемы диаграмм и пр.

5. Обратит внимание на необходимость в тщательном подборе кино-лент и учет действия каждой кино-ленты на население во время демонстрации ее.

6. Расширить работу поездов и пароходов в стороны от рельс и берегов посредством усиления вспомогательных транспортных средств в поездах и пароходах (мотоциклы, автомобили, велосипеды), а также путем использования местных транспортных средств.

7. Организовать за границей представительство для закупки и транспортирования кино-лент, пленок и всякого рода кинематографического материала.

8. Обратит особое внимание на подбор работников в поездах и пароходах.

## Мнение т. Калинина.

(Выдержка из речи на заседании В. Ц. И. К. 23 окт. 1919 г.).

Я ездил, товарищи, в специально устроенном поезде В. Ц. И. К., поезде „Октябрьская революция“. Этот поезд с внешней стороны резко бросается в глаза своими рисунками, и когда в первый момент подходил к нему, то, по совести говоря, мне немножко было страшно, так как этот поезд слишком уже своими разрисованными картинками бросается в глаза. И я думал, что представителям власти, может быть, не совсем пристойно ездить в таких поездах. Но когда я сделал одну поездку по Российской Советской Республике, то такой конфуз совершенно вытряхнулся из моей головы, и я понял, что такой поезд действует наилучшим образом на массы. Всяду, где мы останавливались, он производил огромное впечатление и привлекал громадное количество населения. Население обходило его кругом, разбирало картины, спорили между собой (как грамотные, так и неграмотные), что из себя представляет данный рисунок. Мы слышали постоянные споры у того, или другого вагона. Одним словом, эти поезда сразу сблизили с нами местное население.

## Маршрутные анкеты.

Представителям местных организаций и учреждений раздаются на агитпарпоездах „маршрутные анкеты“, содержащие следующие пять вопросов: 1) Считает ли представитель необходимой работу агитпарпоездов? 2) Чем для его организации или учреждения эта работа была полезна? 3) Какие недостатки в агитпарпоездах он заметил? 4) Как их устранить? 5) Как он относится к росписи агитпарпоездов (нужна она или нет)?

Всех анкет собрано во время различных агитпоездов 205. На первом, основном вопросе о необходимости агитпарпоездов, все подавшие листки ответили утвердительно и всего чаще в сменяющейся форме. На второй вопрос 90 ответов отмечают полезность для данной организации инструкторской работы; 46 ответов — агитационной работы; 18 указывают на снабжение литературой. Наконец, 6 представителей, признавая необходимость агитпарпоездов, отметили, что для их организаций работа аппарата полезна не была: это как раз те случаи, когда на агитпарпоезде не было соответствующего инструктора. На вопрос о росписи тоже почти все листки отвечают утвердительно, а громадное большинство их отмечают особо важное значение этого вида агитации.

Ниже мы приводим для образца несколько таких выписок из маршрутных анкет:

### Вопрос о необходимости работ.

Белгород, Курской губ., 6 марта 1920 г. 1) „Почти исключительно положительных результатов при самой работе исполкома и уездкома (разъяснения по целому ряду вопросов по всех областях советского строительства, полученные от инструкторов поезда), выступления товарищей и, главным образом, т. Калыгина перед дружившимися массами пролетариата (я это утверждаю) целую революцию в умах и настроении масс в смысле их революционирования“. 2) „Оторванность от центра, несвоевременное получение распоряжений и своеобразное толкование письменных указаний централизованными учреждениями, — все это устраняется инструкторами поезда“.

Станция Арада, Ю.-В. Сав. ж. д. 15 января 1920 г.— „Настоящий коммунистический праздник, проверка сил, осведомление о работе центра, получение совершенно не имеющейся литературы, плакатов и т. д., информация и разрешение многих недоразумений“.

Станица Урюпинская, 12 янв. 1920 г.— „Агитация поездов дала населению уверенность в том, что Советская власть заботится о бедном и вообще о трудящихся, а также важно инструктирование“.

Балаково, 20 сент. 1920 г.— „В смысле показательного примера и сближения центральной власти с низами простой товарищеский доступ для каждого гражданина в помещение парохода и разъяснение интересующих вопросов“.

Ст. Кавказская, 12 июля 1920 г.— „Произвела сдвиг, встряхнула настроение граждан и наших работников, указала, как вести работу в советских учреждениях“.

Вольск, 19 сент. 1920 г.—1) „С агитационной точки зрения полны дух и настроение большинства красноармейских частей. Самое элементарное, в чем они нас понимать не хотят, они выслушали, и большинство из них поняло“ (военком).—2) „Такого рода агитация встряхивает и будит мысль. Работе полезна проведением митингов среди красноармейцев и политическим удовлетворением от обмена мнений и выработкой единой политики центра“.

Владикавказ, 30 июня 1920 г.— „Мы получили весьма ценные указания по партийному и советскому строительству. Работа поездов оживила всю жизнь города“.

### Вопрос об агитросписи.

Ейск, 16 авг. 1920 г.— „Считаю этот вопрос в анкете лишним. Это невиданное дело, кажется, во всем мире. Картины художественны, вполне доступны пониманию даже совсем неразвитого и неграмотного гражданина“.

Чебоксары, 9 июля 1920 г.— „Раскрашивать такого типа пароходы картинами революционного характера считаю необходимыми, в противном случае пароход ничем не будет отличаться от других и не будет обращать на себя слишком большого внимания, что достигается при настоящем его виде“.

Ст. Кавказская, 12 июля 1920 г.—1) „Щедрога красок и ярких выпуклость революционных картин в высшей степени необходима, особенно для масс. Вызывает повышенный интерес со стороны даже самых апатичных и равнодушных. Даже недоирожелатели Советской власти сознаются, что большевики на агитацию мастера“.—2) „Внешний вид поездов с его картинами о настоящем и прошлом неустанно заставляет поддерживать революционный дух в массах и безусловно приносит громадную пользу в смысле агитации“.

## От Бухарского Центрального Революционного Комитета политкому поезда В. Ц. И. К. „Красный Восток“ и его со- трудникам.

Центральный Революционный Комитет Бухарской Республики не в состоянии выразить ту глубокую благодарность, которую он считает своим священным долгом передать поезду В. Ц. И. К. „Красный Восток“, оказавшему в дни революции братскую помощь освобожденному бухарскому народу. Сотрудники „Красного Востока“ в первые тяжелые дни бухарской революции с чрезвычайной энергией, интенсивностью и искренней любовью к революционному делу помогли нам в восстановлении и улучшении нашей революционной работы. Сотрудники „Красного Востока“ во время революционной борьбы, когда еще город Бухара был охвачен страшным пожаром, самоотверженно боролись за ликвидацию этих стихийных бед, которые с большим успехом были предотвращены. Сотрудники „Красного Востока“, благодаря своим революционным познаниям и опыту, необычайно быстро заготовили основные положения и инструкции для Государственных учреждений Бухарской Республики, в чем она крайне нуждалась.

Сотрудники „Красного Востока“ в очень короткий срок объездили многие далекие окрестности Бухарской Республики, ознакомили на местах освобожденный от эмирского гнета народ с новыми основами и порядками Советского строительства.

Наконец, сотрудники „Красного Востока“ принимали активное участие в созыве I-го Курул-Тал (Съезда) всех трудящихся Бухарской Республики.

Бухарский Центральный Революционный Комитет приносит свою искреннюю благодарность сотрудникам поезда В. Ц. И. К. „Красный Восток“ в лице его политического руководителя тов. Юдовского за то, что они, приехавши из далекой России, протянули свою братскую руку тому народу, который больше всех народов Востока был отстал и невежествен. Вместе с тем Бухарский Революционный Комитет просит „Красный Восток“ передать братский привет и благожелания Всероссийскому Центральному Исполнительному Комитету от имени Бухарской Советской Республики.

Председатель Центр. Рев. Ком. *Абдул-Калир-Мухомидов.*

Заместитель Председателя *Абдул-Халид-Арифов.*

Секретарь *Садик-Мухаммидов.*

## Организация действующего агитпарпоезда.

### Проект положения, разработанный т.т. Израйловичем и Карпинским.

#### ГЛАВА I.

О политкоме агитпарпоезда и коллеги политработников.

§ 1. Во главе агитационно-инструкторского поезда или парохода стоит назначенный Президиумом В. Ц. И. К. член В. Ц. И. К.

§ 2. Права, полномочия и распорядительные функции политкома определяются особым положением.

§ 3. Политком, представители наркомов и центральных органов Р. К. П. составляют коллегия политработников (политотдел), председателем коей является политком.

§ 4. Политотдел собирается не реже одного раза в две недели и разрешает общие принципиальные вопросы.

§ 5. Решения политотдела входят в силу распоряжением политкома.

§ 6. В случае разногласий политкома с политотделом последний имеет право довести таковые до сведения В. Ц. И. К. и Ц. К. Р. К. П., при чем впредь до получения директив из центра распоряжения политкома подлежат исполнению.

§ 7. Представителями наркомов должны быть вполне ответственные и авторитетные товарищи, утверждаемые В. Ц. И. К. при чем они производят не только инструктирование на местах, но также ведут общую политическую работу. Они должны быть пригодны к публичным выступлениям по вопросам своего наркома, к отчетам наркома, к руководству на съездах и конференциях.

§ 8. Полномочия и распорядительные функции представителей наркомов определяются особым положением, при чем все распоряжения представителей наркомов вступают в силу лишь по утверждении политкома.

§ 9. В состав политотдела входят также и ответственные агитаторы, получившие на это мандат Ц. К. Р. К. П.

§ 10. Политком имеет право устранять от должности любого члена политотдела, доведя об этом до сведения отдела парпоездов В. Ц. И. К.

## ГЛАВА II.

### Об инструкторах-сотрудниках.

§ 1. В случаях, когда нарком не может послать работника, отвечающего изложенным в главе I § 7 условиям, нарком посылает инструкторов-сотрудников.

§ 2. Сотрудники наркомов и его отделов и подотделов в состав политотдела не входят, а ведут свою работу по указанию политкома.

§ 3. По мере надобности для разрешения возникающих вопросов политком устраивает совещания инструкторов-сотрудников.

## ГЛАВА III.

### О начальнике парпоезда

§ 1. Во главе административно-техническо-хозяйственной части парпоезда стоит начальник, вполне ответственный коммунист, назначаемый отделом и утверждаемый В. Ц. И. К.

§ 2. Начальник парпоезда входит в политотдел с правом решающего голоса.

§ 3. Распоряжения начальника парпоезда могут быть отменены политкомом.

## **О правах, полномочиях и распорядительных функциях политкома, представителей наркомов и других центральных организаций.**

**(Проект положения, разработанный т. т. Израйловичем и Карпинским).**

§ 1. Политкому предоставляется право отменять и приостанавливать распоряжения и постановления всех советских, партийных и военных учреждений и управлений, кроме учреждений и управлений областного и центрального характера.

§ 2. О всех своих постановлениях, касающихся отмены или приостановки решений и постановлений местных органов, политком доводит до сведения надлежащей высшей инстанции.

§ 3. Политком имеет право указанным в § 2 организациям отдавать распоряжения, обязательные для исполнения, при чем таковые распоряжения не должны противоречить существующим декретам, приказам, постановлениям подлежащих центральных органов.

§ 4. Все распоряжения и постановления политкома, касающиеся компетенции того или другого наркома, подписываются представителем соответственного наркома, а в случае его отсутствия в составе нарпоезда политкомом единолично.

§ 5. Политкому присваивается право отстранения от должности должностных лиц учреждений и управлений, указанных в § 2.

§ 6. Политкому присваивается право административного ареста должностных и недолжностных лиц, кроме ответственных руководителей центральных, областных и губернских учреждений, сроком не свыше, чем на три месяца.

§ 7. Политкому присваивается право амнистии как по делам, находящимся в следственном производстве, так и по делам осужденных гражданскими и военными судебными инстанциями.

§ 8. Права, полномочия и распорядительные функции представителей наркомов и др. центральных организаций не оговариваются. Все решения их подлежат исполнению распоряжением политкома, и все распоряжения политкома, касающиеся круга ведения того или другого наркома, подписываются представителем соответственного наркома.

*Примечание.* Распорядительные функции, предоставляемые наркомом своим представителям, касающиеся областных и центральных учреждений и управлений, оговариваются выдаваемыми на сей предписанными мандатами, и осуществляются независимо от политкома.

## ОГЛАВЛЕНИЕ.

стр.

Возникновение, аппарат и работа агитпарпоездов В. Ц. И. К. Я. Булова . . . . .	5
Сводка работ агитпарпоездов В. Ц. И. К. . . . .	18
Методы и формы работы агитпарпоездов В. Ц. И. К. В. Карпинского . . . . .	19
Бюро жалоб на агитпарпоездах В. Ц. И. К. А. Оборина . . . . .	32
Значение инструкторской работы агитпарпоездов В. Ц. И. К. М. Бурацелья . . . . .	36
Агитпарпоезда и производственная агитация Р. Арского . . . . .	41
Работа „Красной Звезды“ среди женского пролетариата Положья К. Самойловой . . . . .	45
Агитпарпоезда и наша провинция. Израйлонича . . . . .	52
Поезд борьбы с народной темнотой В. Колянского . . . . .	57
Как „Красная Звезда“ мужичков села Троицкого увезла (картинка с натуры Б. Брук) . . . . .	58

### Приложения:

Мнение т. Ленина . . . . .	60
Мнение т. Калинина . . . . .	61
Маршрутные билеты . . . . .	62
Проекты положений . . . . .	65

plum  
me