



4. Bondar' V.A. *Jevoljucija terminologii v sfere upravljenja dokumentami v Rossii v konce 1950-h–2013 gg. Kand. Diss.* [Evolution of terminology in the field of document management in Russia in late 1950s – 2013: Cand. hist. sci. diss.]. Ekaterinburg, 2015, 230 p.

#### Сведения об авторах

**Мащенко Наталья Евгеньевна**, кандидат экономических наук, доцент Донецкого национального университета, г. Донецк, Донецкая Народная Республика, +38-050-972-84-08, maschenko\_n@mail.ru

#### About author

**Mashchenko Natalya Evgenievna**, PhD in Economics, assistant professor at the Donetsk National University, Donetsk, Donetsk People's Republic, +38-050-972-84-08, maschenko\_n@mail.ru

## ОБЗОРЫ АРХИВНЫХ ФОНДОВ И КОЛЛЕКЦИЙ

### Archival Fonds and Collections Synopsis

УДК 94(470).093.2

**Ю.В. Аксютин**

г. Москва, Российская Федерация

### **Документы Автомобильного отдела Московского совета 1917–1918 гг. в Центральном государственном архиве Московской области**

**Yu. V. Aksyutin**

Moscow, Russian Federation

### **Documents of the Automobile Department of the Moscow Soviet in 1917–1918 from the Central State Archive of the Moscow Region**

#### Аннотация

В статье анализируются документы, хранящиеся в фонде Московского совета рабочих и солдатских депутатов Центрального государственного архива Московской области и отражающие особенности деятельности этого революционного органа, такие как обеспечение его руководства средствами транспорта и связи. В феврале–марте 1917 г. Автомобильный отдел, еще несколько дней назад подчинявшийся городской Думе, перешел в подчинение Московскому революционному комитету, и уже 6 марта 1917 г., на общем собрании своего исполнительного бюро со всеми заведующими подотделами, исходя из того, что «настоящий исторический момент выдвинул как неотложную и почти что единственную задачу – организацию рабочих масс и демократии», а также из своего стремления отстаивать «нашу организацию от энергичного натиска буржуазных партий и союзов», единогласно постановил «принять название Автомобильного отдела Советов рабочих и солдатских депутатов



(СРД), вступить с собственной конституцией внутреннего распорядка в организационное подчинение Совета рабочих депутатов». И начальник отдела сообщает об этом в Исполнительную комиссию СРД. Там, заслушав резолюцию, признали предложение приемлемым и решили послать к работникам отдела «для руководящей роли» своего члена. В дни, когда в Москве шли бои между сторонниками власти Советов и сторонниками Временного правительства, естественно, было не до того, чтобы вести какое-либо привычное делопроизводство, а потому бумаг о деятельности Автомобильного отдела почти не сохранилось. Но по документам, составленным «по горячим следам» победителями, можно составить представление о произошедших событиях.

#### Abstract

The article analyses documents from the fond of the Moscow Soviet of Workers' and Soldiers' Deputies stored in the Central State Archive of the Moscow Region related to the activities of the said revolutionary body, those managing transport and communication services in particular. In March – February 1917 the Automobile Department, which so recently had been under the jurisdiction of the City Duma, came over to the Moscow Revolutionary Committee and on March 6, 1917 on the assumption that “current historical moment set forward an urgent and almost sole task of organizing worker masses and democratization” and with a view to protect “our organization from the onsurge of bourgeois parties and unions” the general meeting of its executive bureau and all sub-department heads decided in a unanimous vote “to assume the title of the Automobile Department of the Moscow Soviet of Workers' and Soldiers' Deputies and to come under management of the Soviet of Workers' Deputies with an internal code of conduct of its own.” A department head informed the Executive Commission of the Soviet of the decision. The Soviet, having learned of the decision, accepted it and sent a member “for guiding role.” Those days in Moscow, when there was fighting between the Soviets and Provisionary Government combatants, were far from ideal for any record-keeping routine and there are hardly any documents on the Automobile Department activities left. But documents drafted by the victors in the immediate aftermath allow form a clear view of the events.

#### Ключевые слова

Источник, архив, большевики, автомобильная повинность, наряды на использование автомобилей, реквизиции, конфискации, Московские советы рабочих и солдатских депутатов, Московский центральный транспортный комитет (МЦТК), Ф.Э. Дзержинский, В.П. Ногин, А.П. Розенгольц, А.И. Рыков, Л.П. Серебряков, П.Г. Смидович, Л.М. Хинчук.



#### Keywords

Source, archive, Bolsheviks, compulsory automotive service, orders for use of automobiles, requisition, confiscation, Moscow Soviets of Workers' and Soldiers' Deputies, Moscow central transport committee (MTsTK), F.E. Dzerzhinsky, V.P. Nogin, A.P. Rosengolts, A.I. Rykov, L.P. Serebryakov, P.G. Smidovich, L.M. Khinchuk.

Казалось бы, чем таким любопытным могут заинтересовать документы, отложившиеся в делопроизводстве Автомобильного отдела Московского совета рабочих депутатов<sup>1</sup>? Там просьб и требований на предоставление автомобилей разного рода советским чиновникам сотни. Но, как говорится, каждому свое. В 8 часов вечера 3 марта 1917 г.<sup>2</sup> заведующий бюро сообщений Московской городской управы С. Эмдин пишет в штаб войск Московского военного округа: «Ввиду полученного сообщения автомобильного бюро о реквизиции вами всех автомобилей, бюро связи просит один автомобиль для непосредственного сношения со штабом». На обороте этого документа имеется карандашная помета: «Исп[олнительные] наряды на автомобили передаются через начальн[ика] службы связи штаба округа или через Испол[нительный] комитет (городская Дума), секрет[арь] А.А. Титов. Просьба обратиться за разрешением к А.А. Титову»<sup>3</sup>. Уже следующие в этом деле три листка свидетельствуют о том, что вышедшие из подполья революционеры считают автомобиль важным символом своей власти.

4 марта члену Исполнительного комитета Совета рабочих депутатов (СРД) В.П. Петрову выдается удостоверение в том, что ему «поручено подписывать выдачу автомобилей»<sup>4</sup>. Но чтобы выдавать, надо иметь. За этим дело у революционеров не станет. Отнять, когда ты с ружьем, дело не хитрое. И они их конфискуют, а потом через тот же Исполнительный комитет удостоверяют, например, что автомобиль № 1586, «представленный владельцем для общественных нужд, находится в распоряжении с.-д. организаций»<sup>5</sup>. 4 марта «Исполнительная комиссия комитета СРД поручает подпоручику Аниеву по предъявлении настоящего отношения реквизировать автомобиль для нужд Партии социалистов-революционеров с обязательством возвратить в течение



недели»<sup>6</sup>. В тот же день появляется приказ Организационного бюро Исполнительного комитета Совета рабочих депутатов за подписью Д.В. Канделаки: «...немедленно реквизируют автомобиль за № 1694, принадлежащий Всероссийскому земскому союзу, для срочного сношения с Петроградом по телефону»<sup>7</sup>. А затем следует разъяснение в автомобильный отдел городской Управы, «что подпись Давида Владимировича Канделаки на выдачу автомобилей действительна»<sup>8</sup>.

Автомобильный же отдел, еще несколько дней назад подчинившийся городской Думе, а затем перешедший под управление Московского революционного комитета, уже 6 марта 1917 г., на общем собрании своего исполнительного бюро со всеми заведующими подотделами, заслушав предложения кооператора М.Е. Шефлера, исходя из того, что «настоящий исторический момент выдвинул как неотложную и почти что единственную задачу – организацию рабочих масс и демократии», а также из своего стремления отстаивать «нашу организацию от энергичного натиска буржуазных партий и союзов», единогласно постановил «принять название Автомобильного отдела советов рабочих и солдатских депутатов, вступить с собственной конституцией внутреннего распорядка в организационное подчинение Совета рабочих депутатов». И начальник отдела С. Ройзман сообщает об этом в Исполнительную комиссию СРД<sup>9</sup>. Там, заслушав эту резолюцию, признали предложение приемлемым и решили послать к работникам отдела «для руководящей роли» своего члена, о чем им и сообщил Виктор Ногин<sup>10</sup>.

Но пока что даже большевик В.П. Ногин не готов к откровенно захватным действиям: ведь городская Управа, хоть и совсем не демократическая, все же входит вместе с советами в Комитет общественных организаций (КОО) – новую временную власть в Москве. И с ним надо договариваться. Поэтому 12 марта Исполком СРД просит Исполком КОО, обращая его внимание на неотложную нужду в перевозочных средствах, «впредь до соглашения по отпуску автомашин Автомобильному отделу московских советов рабочих и солдатских депутатов, предоставлять в распоряжение отдела 3 машины ежедневно»<sup>11</sup>.

Войдя в подчинение ИК МСРиСД, Автомобильный отдел пытается навести порядок в деле выдачи автомобилей советским



руководителям и 15 марта извещает все его отделы и подотделы, что все требования на автомобили (как легковые, так и грузовые) «надобно присылать не позднее 7 часов вечера предшествующего дня подачи машины». Три дня спустя этот срок сдвигается: сведения о необходимых машинах просят подавать к 5 часам<sup>12</sup>.

Но и у советских руководителей свои пожелания. 17 марта делопроизводитель СРД просит Автомобильный отдел направлять автомобиль, выделенный в распоряжение председателя СРД Л.М. Хинчука, по понедельникам к 8 часам утра к СРД<sup>13</sup>. 25 марта до сведения Автомобильного отдела доведено, что требования на выдачу автомобилей должны быть за одной из трех подписей: самого Хинчука или же Розенгольца и Рубиной<sup>14</sup>. Росли и аппетиты. 7 апреля председатели советов рабочих и солдатских депутатов просят созданное в Автомобильном отделе бюро распределения машин отпускать для советских нужд уже по 16 легковых автомобилей ежедневно<sup>15</sup>.

Надо заметить, что сам Автомобильный отдел не владел автомобилями, он только занимался регулированием автомобильной повинности и ежедневным распределением машин по заявкам советов, военной комиссии КОО, комиссариатов народной милиции, а также других организаций, что следует из ряда писем, которыми он обменивался с советами<sup>16</sup>. Об этом же свидетельствует заявление шофера В.И. Маркевича, состоящего вообще-то на службе у фабриканта И.И. Зимина, о том, что, находясь 29 апреля в распоряжении СРиСД, он был направлен с 4 солдатами и 1 рабочим в село Всехсвятское на фабрику, в поисках которой на проселочной дороге сломали бензобак<sup>17</sup>.

17 мая заведующий Автомобильным отделом Морачевский счел необходимым поставить в известность советское руководство о том, что автомобильное дело в Москве поставлено в тяжелое положение, и назвал причины этого: нет подвоза бензина и количество его в настоящее время очень ограничено; нет запасных частей, покрышек и камер. Это положение для советов рабочих и солдатских депутатов еще усугубляется тем обстоятельством, что нет средств для уплаты владельцам автомобилей и шоферам по условию, выработанному отделом, когда он еще подчинялся Исполкому КОО, «согласно которому владельцам машин уплачивается по 5 р. в час, т.е. при 8-часовой работе или стоянке машины равняется 40 руб.,



и 5 руб. шоферу в день (сверхурочные дополнительно)». Причем в эти 45 руб. не входят расходы по эксплуатации и ремонту машин. Положение отягощается и тем, что машины начинают свою работу в 9 часов утра, а «товарищи, прибывая на службу с 10 до 11 часов утра, тем самым заставляют 4–5 машин ожидать себя 1–2 часа, что равняется потере 40–50 руб. ежедневно»<sup>18</sup>.

Среди бумаг Автомобильного отдела СРД есть уведомление, присланное Автомобильным отделом ИК общественных организаций и подписанное его председателем Головановым, о том, что за использованные автомобили по 1 мая с него причитается 16,623 руб.<sup>19</sup>

Между тем потребности клиентов росли. 18 мая контора «Известий СРД» пишет в Президиум СРД: «Ввиду крайне неаккуратного выполнения Автомобильным отделом наших заказов, отчего зачастую “Известия” остаются неотправленными своевременно на почту, просим, во избежание происходящего от этого невосградимого ущерба для распространения наших “Известий”, принять меры к тому, чтобы один автомобиль предоставили в наше исключительное распоряжение ежедневно (кроме послепраздничных дней) от 5 ч[асов] у[тра] до 1 ч[аса] д[ня]». На письме имеется резолюция А. Никитина (члена ИК КОО и начальника московской милиции): «Желательно предоставлять ежедневно 1 автомобиль с 5 ч[асов] у[тра] до 12 ч[асов] д[ня]»<sup>20</sup>.

3 июня председатель Совета солдатских депутатов В. Урнов просит Совет рабочих депутатов «оказать давление на работающих в Автомобильном отделе шоферов, чтобы они организовали дежурство после 6 часов вечера в Автомобильном отделе с тем, чтобы всегда были две дежурные машины». Товарищ председателя СРД П.Г. Смилович ставит визу: «Необходимо исполнить»<sup>21</sup>.

7 июня 1917 г. заведующий муниципальным отделом СРД Л. Гальперин просит Исполком выдать общий наряд на 15 автомобилей или мотоциклов на каждый день по 25 июня для нужд избирательной кампании (предстояли выборы в Московскую городскую Думу) из расчета 1 машина на район (а их 10), 3 – для социалистических партий и 2 – для Московского совета. На просьбе наложена резолюция А. Рыкова и А. Розенгольца: «...расходы должны быть покрыты из специального фонда на муниципальные выборы. Выдать наряд на 4 автомобиля и 11 мотоциклов»<sup>22</sup>.



Выборная кампания уже закончилась, когда 26 июня поступило заявление от 6 мотоциклистов из 3-й школы мотоциклистов на Болотной набережной: «Товарищи ... Мы частно услышали, что вам для обслуживания требуются мотоциклисты. Мы только что прибыли с фронта 23 с[его] м[есяца], и, если вам будет нужно, мы желаем послужить»<sup>23</sup>.

Автомобильный отдел получал сведения о положении в автотранспортных предприятиях города Москвы. Так, 18 мая было прислано «Положение о системе демократического управления в гараже и мастерских при Главном комитете Всероссийского союза городов». В нем говорилось, что отныне заведующий из числа инженеров будет избираться на общем собрании, утверждаться Исполнительным комитетом и нести ответственность как перед Главным комитетом, так и перед служащими, шоферами и мастерами. Его распоряжения могут быть отменены лишь общим собранием не менее чем  $\frac{3}{4}$  его состава. В помощь ему тайным голосованием избирается деловой совет, который будет управлять делами, вводить новые распорядки и назначать помощников к заведующему, создаст приемную комиссию (два человека, третий – заведующий) для произведения экзаменов<sup>24</sup>.

А сами шоферы, обслуживающие Автомобильный отдел, порою жаловались на то, как ведут себя их пассажиры. Так, В.Н. Циплаков, получив 19 июля в СРиСД распоряжение ехать с неким Семеновым по делам комиссариата Тверской части, какое-то время ждал его у сапожной мастерской на Моховой, затем полчаса на Малой Серпуховке, № 28, потом повез в мануфактурный магазин в Черкасском переулке и только после всего этого в комиссариат. Едва вернулся (не успел не только отдохнуть, но и записать наряд в путевку), экстренно отправлен на Ходынку. Затем – почтамт на Мясницкой и совет. И тут же снова отправлен на Ходынку.

«– Я хочу обедать, – взмолился он. – Я устал от поездки по ходынским ухабам, и мне нужно отдохнуть.

– Вы обязаны подчиняться!

– Нет!

– Тогда убирайся вон! Оставь машину!

Его оскорбляли. Так что, пока ему не принесут извинения, от отказывается ехать в СРиСД»<sup>25</sup>.





Чтобы как-то сократить зависимость от системы реквизиционной повинности, председатель Автомобильного отдела Московского центрального транспортного комитета Морачевский 8 августа предлагает приобрести в собственность СРД 3–5 автомобилей новой марки, причем дешево (по 6–7 тыс. руб. каждый)<sup>26</sup>. Через три-четыре дня в рабочую группу МЦТК присылается поручение: «Представителям от совета С.Е. Князеву и Морачевскому изыскать способы приобретения 2–3 легковых автомобилей для нужд совета в самый кратчайший срок». Машины должны быть по возможности новыми и не дороже 7 тыс. руб.<sup>27</sup>. Неизвестно, были ли приобретены эти машины, но в дни Корниловского выступления в августе 1917 г. советы вновь ощутили острый недостаток в автомобилях, а потому их исполкомы 28 августа просят автомобильный отдел МЦТК предоставить в распоряжение своего Автомобильного отдела «еще 3 машины дневные помимо посланных уже 3 ночных (для дежурства до утра)»<sup>28</sup>.

29 августа председатели обоих советов обращаются в главные комитеты Союза городов и Всероссийского земского союза с письмами о ежедневном предоставлении советам на время «переживаемого политического момента» 10 машин и 5 мотоциклов. Причем в письмах этих выражалась не просьба, а нечто напоминающее ультимативное требование: «Советы считают»<sup>29</sup>.

Проходит неделя, генеральский мятеж захлебнулся, и можно думать, «острая необходимость в машинах» миновала, но езда на автомобилях у советского начальства вошла уже в привычку. А потому 6 сентября Автомобильный отдел СРД просит Автомобильный отдел МЦТК предоставить один автомобиль для своего председателя Хинчука, с тем чтобы он каждый день с 9 часов утра ожидал его по следующему адресу: Плющиха, 7-й Ростовский переулок, дом 2, квартира 19<sup>30</sup>.

Правда, пользоваться Хинчуку такой роскошью оставалось недолго. На сентябрьских перевыборах в Московском совете рабочих депутатов большинство получили большевики, и его председателем стал В.П. Ногин. И МЦТК стал отказывать советам в автомобилях. Его представитель объяснял это тем, что, получая автомобили из гаражей общественных организаций (Земский союз, Согор, Земгор и т. д.) и по автомобильной повинности (её



несут владельцы машин), СРиСД ничего за них не платили и их задолженность с марта по июль составила 63 477 руб. Выслушав это объяснение на созванном Автомобильным отделом СРиСД совещании, некоторые шофера возражали: ссылка на неуплату по счетам является лишь формальным поводом: для большинства владельцев – крупных богачей – это существенной роли играть не может. В действительности же отказ в автомобилях следует объяснить исключительно враждебным отношением к демократическим организациям.

К этой точке зрения присоединились и представители гаражных комитетов, в том числе Земсоюза и Земгора: «...так как наши организации находятся в руках цензовых элементов, последние всячески стремятся тормозить доставку автомобилей в совет. Ведь нашел же ВЗС для распространения займа свободы 30 автомобилей. Советам же за плату обещает официально максимум 2 машины. Наш гараж, – заверили шофера ВЗС, – может снабжать совет 10 автомобилями ежедневно»<sup>31</sup>.

12 октября Автомобильный отдел доложил обо всем этом президиуму московских СРиСД. Его вывод был такой: «Нам угрожает недостаток в перевозочных средствах в самый серьезный и в самый необходимый для нас момент <...> Мы должны немедленно принять меры к тому, чтобы предотвратить эту опасность. Сговориться нам здесь ни с кем не удастся. Мы должны открыть борьбу против тех, кто умышленно тормозит наше дело. Сильную поддержку в этой борьбе мы можем ожидать со стороны шоферов». Предложено было принять следующие меры: организовать при АО ЦТК комиссию по обеспечению советов автомобилями из представителей СРД, ССД, союза шоферов и ЦТК; просить городского голову созвать общее собрание ЦТК, предложив ему ввести пропуска на проезд автомобилей по городу, выдавая их лишь тем, кто выполняет автомобильную повинность; предложить Московской городской управе издать приказ по милиции, чтобы она задерживала машины без пропусков ЦТК; число автомобилей, отпускаемых советам, определяют гаражные комитеты; обратиться к шоферам от имени СРД и их профсоюза с просьбой принять меры к обеспечению СРД машинами; ходатайствовать перед Временным правительством о покрытии счетов за автомобили, «ввиду того что советы рабочих и солдатских депутатов



обслуживают исключительно государственные нужды по укреплению завоеваний революции<sup>32</sup>.

В дни, когда в Москве шли бои между сторонниками власти советов и сторонниками Временного правительства, естественно, было не до того, чтобы вести какое-либо привычное делопроизводство, а потому бумаг о деятельности Автомобильного отдела СРиСД почти не сохранилось. Но по документам, составленным «по горячим следам» победителями, можно составить кое-какое представление о произошедших событиях. Так, в заявлении, направленном в Военно-революционный комитет СРиСД шоферами, работавшими в дни революции при Автомобильном отделе СРиСД, довольно подробно пересказывается то, что говорилось на их общем собрании 16 ноября. Оказывается, что «в дни тяжелого переживания», т. е. с 26 октября, они замещали в Автомобильном отделе все должности: и помощников заведующего, и инструкторов.

«К нам никто (кроме т. Федосеева) не пришел и не помог. И уж никто не спрашивал: соответствуем мы своему назначению или нет?

Но вот теперь приходят старые работники Автомобильного отдела, которые позорно покинули свой пост в дни революции, и заявляют: мы здесь работали и будем работать, а вы кончайте. Мы еще посмотрим, кто из вас нам будет нужен».

Протестуя против этого, собравшиеся шофера просят удовлетворить следующие их «справедливые» требования:

оставить помощником заведующего отделом шофера 22-й автороты Александра Титова, который замещает эту должность с 20 октября и «выполняет возложенные на него обязанности»;

оставить инструкторами шофера 2-й запасной автороты Илью Цуканова и шофера Земсоюза Пучина, «которые также с первого дня революции стояли у своего дела»;

оставить шоферами Автомобильного отдела тех товарищей, которые тоже все эти дни работали.

«Если вышеуказанные наши требования удовлетворены не будут, то мы разойдемся по своим частям и заявим на общих собраниях, что той правды, за которую мы боролись, нет, а царит несправедливость, которая была при Романове: сильный бьет слабого»<sup>33</sup>.

11 ноября член ВРК Аркадий Розенгольц предлагает ЦТК «предоставить в распоряжение сводного Петроградского отряда



революционных войск на два дня 6 грузовых автомобилей». 16 ноября другой член ВРК, Г. Усиевич, от имени президиума Московского СРиСД выписывает удостоверение: «Легковой автомобиль системы “Мерседес”, принадлежащий П.Г. Солодовникову, предоставляется в распоряжение матросского отряда, находящегося в ведении мичмана Раскольников на сутки»<sup>34</sup>. И таких документов, по которым можно судить о направлении на юг для борьбы с донской и украинской контрреволюцией, несколько<sup>35</sup>.

Революция означает среди прочего и передел власти. И те, кто принимал участие в борьбе за свержение старой власти, новой властью, как правило, не обделялись. Но и при этой новой власти нужен был порядок при переделе собственности и властных полномочий. Сразу же это плохо получалось. Возникали конфликты между по-разному понимаемыми интересами и личными амбициями.

Согласно постановлению Президиума МСРиСД от 5 декабря 1917 г. начальник штаба Красной гвардии А.С. Ведерников выписывает 7 декабря ордер на реквизицию у А.Ф. Спильва (проживает в Сытинском переулке, дом 3) автомобиля № 938 системы «Берлие». Но в тот же день Автомобильный отдел ЦТК извещает штаб Красной гвардии, что этот автомобиль находится у него на учете и «несет определенную городскую повинность», в связи с чем просит освободить его от реквизиции и возвратить владельцу<sup>36</sup>.

Пример оказался заразительным. Если уж Красная гвардия позволяет себе раскатывать в автомобилях, то чем хуже районные советы? Правление товарищества Даниловской мануфактуры 19 декабря жалуется в Московский СРиСД на то, что «вопреки постановлению от 9/XI.[19]17 [г.], в воскресенье 17-го сего месяца член Пресненского районного совета РиСД Лаврентьев, имеющий членский билет за № 136 и предъявивший отношение районного совета за № 23 от 17 с[его] м[есяца], в гараже в Колпачном переулке, дом № 7, реквизировал автомобиль, принадлежащий нашему товариществу». Заметим, что ни сама эта мануфактура, ни ее правление, ни гараж не находились на территории Пресненского района. К тому же автомобиль этот с городским № 101 не имел права езды за отсутствием у товарищества в то время шофера. Но уж очень, видимо, захотелось пресненским советским



вожакам покататься по покоренной ими Москве. На жалобе имеется карандашная помета: «Копия Сергееву<sup>37</sup> с просьбой уведомить Презид[иум] о предпринятом. Копия Пресненскому району: запросить, как было дело»<sup>38</sup>.

А на следующем листе разъяснение: это автомобиль Ивана Андреевича Кноппа. Оно подписано его отцом – одним из владельцев Даниловской мануфактуры<sup>39</sup>. Из этого, наверно, был сделан вывод: раз фабрикант, да еще баронского звания, значит можно и лишить его современного средства передвижения. Для ответа с места понадобилось две недели, и хранится он в переписке с Пресненским районным советом. Из него вытекает, что речь идет не об одной машине, а о двух: товарищества Даниловской мануфактуры и лично Кноппа, причем одна из них «оказалась не годна для регулярной езды», другой же «мы принуждены пользоваться для нужд района, тем более, что до самого последнего времени наши попытки брать в Транспортном комитете необходимую для района машину за плату (нами в Транспортный комитет внесен с этой целью аванс в 1000 руб.) не дают желательного результата ... Однако как только установится правильная доставка для района от Транспортного комитета нужной машины, оба реквизируемых автомобиля будут немедленно сданы нами тому же комитету»<sup>40</sup>.

21 декабря 1917 г. правление Ликинской мануфактуры, только что перешедшей в собственность Российской Республики, в лице его председателя инженера Б. Азарха и члена Н. Охалина просит Московский совет рабочих и солдатских депутатов дать в его распоряжение один легковой автомобиль<sup>41</sup>. Наверно, у них на самом деле были дела. Прежний владелец фабрики С.А. Смирнов наверняка для этих дел имел автомобиль. Ну а почему и новым управленцам не попользоваться такими благами? А вот жалоба правления товарищества «Кооперативное издательство» (Б. Дмитровка, 26) от 10 января 1918 г. на то, что сегодня утром у них отобран автомобиль (№ 1972, есть пропуск, он сейчас находится в штабе Красной гвардии Замоскворецкого района), с просьбой распорядиться о немедленном возвращении. На ней помета: «Исполнено»<sup>42</sup>.

Но как ни тормозился бесконтрольный процесс реквизиций советским центром, заботившимся, конечно, в первую очередь



о своих нуждах, он продолжался. Порою не без потакания ему со стороны этого самого центра. 16 января 1918 г. в транспортный отдел поступает сообщение о том, что со стороны Президиума МСРиСД «не встречается препятствий для реквизиции автомобиля, принадлежащего Якунчиковой, владелицы фабрики т[овариществ]ва Воскресенской м[ануфакту]ры, в пользу фабрично-заводского комитета этой фабрики при ст[анции] Нара-Фоминская»<sup>43</sup>.

Приехали в Москву представители Совета народных комиссаров Ставропольской губернии Андрей Фролов и Петр Рошин с просьбой от этого учреждения оказать им всевозможное содействие «при поездке их для приобретения оружия». Содействие оказывается. 18 и 19 февраля командующий войсками МВО и один из членов президиума МСРиСД просят ЦТК выдать им ордер на право реквизиции двух автомобилей. Но Ставрополь далеко, а автомобилей мало и самим, так что ЦТК 20 февраля отвечает: получить машины можно, но только за плату, о чем пару недель спустя делопроизводитель президиума МСРиСД и сообщает ставропольскому Совнаркому<sup>44</sup>.

22 февраля исполняющий обязанности председателя Сокольнического районного СРиСД В. Алферов просит Президиум МСРиСД разрешить реквизировать через ЦТК автомобиль, не состоящий на учете и не зарегистрированный там, ибо «в настоящее время Совет не имеет авто», а вот бензин на него уже есть. И уже на следующий день член президиума МСРиСД А.П. Розенгольц просит ЦТК оказать ему содействие в этом<sup>45</sup>.

23 февраля 1918 г. председатель ВРК Александровской железной дороги П. Егоров просит Московский СРиСД содействовать в реквизиции одного легкового автомобиля для обслуживания возглавляемого им ВРК<sup>46</sup>.

2 марта комиссар 8-го участка Московского уезда в Кунцеве забрал автомобиль, принадлежавший автомобильному отделению акционерного общества Русско-Балтийского завода в селе Покровское-Фили. По жалобе директора и рабочего комитета завода Московский районный экономический комитет известил об освобождении автомобиля от реквизиции и необходимости вернуть его<sup>47</sup>.

5 марта 1918 г. приходится реагировать на экстренную военную телеграмму от командующего Северным Донским фронтом



Ю.В. Саблина: «Экстренным поездом в Москву по Юго-Восточной дороге приеду на Казанский вокзал в 11 вечера. Прошу выслать на вокзал к указанному времени автомобиль»<sup>48</sup>.

Не прошло и недели, как в первопрестольную в большой спешке переехало советское правительство. И 10 марта секретарь Центральной реквизиционной комиссии Нарбут требует один автомобиль для перевозки вещей Центрального исполнительного комитета от Николаевского вокзала до гостиницы «Националь»<sup>49</sup>. А заведующий хозяйственным отделом Моссовета просит на 11-е число на целый день уже 6 грузовиков для перевозки мебели и продовольствия для созываемого вскоре IV чрезвычайного Всероссийского съезда советов<sup>50</sup>. Организационная же комиссия по созыву этого съезда просит «немедленно предоставить в распоряжение коменданта здания Дворянского собрания т. Брауде один (1) легковой автомобиль». Что съезд этот проходил в помещении бывшего Дворянского собрания, хорошо известно. Но, может быть, кому-то любопытно будет узнать, что комиссия эта разместились в гостинице «Мадрид-Лувр»<sup>51</sup>.

Почти в 10 часов вечера 11 марта из Твери принята срочная военная телеграмма от секретаря ЦИК Аванесова: «Поезд ЦИК будет вечером. Прошу приготовить грузовые и легковые автомобили»<sup>52</sup>.

И вот СНК и ЦИК оказываются в Москве. Народные комиссары разместились в шикарной гостинице «Националь», а затем их вожди переехали в Кремль. Что же касается сотен других начальствующих лиц, то ради их удобного размещения пришлось повозиться. «3-й эвакуационный госпиталь (Миусская площадь), назначенный для общежития [делегатов] съезда, совершенно не отоплен», – сообщало оргбюро съезда 12 марта, требуя безотлагательно направить в распоряжение коменданта этого госпиталя 2 грузовых автомобиля «для доставки необходимого количества угля... О последующем прошу немедленно сообщить заведующему общежитием тов. Итунину»<sup>53</sup>.

Наконец, 14 марта 1918 г. комендант по охране зданий Моссовета просит «одну легковую машину на два часа для Чрезвычайной Всероссийской следственной комиссии по борьбе с контрреволюцией, спекуляцией и саботажем на имя председателя ее тов. Дзержинского»<sup>54</sup>.



12 марта председатель Моссовета М.Н. Покровский передает в Автомобильный отдел МЦТК постановление президиума: «Ежедневно подавать легковой автомобиль на квартиру члена Президиума П.Г. Смидовича (Плющиха, 7-й Ростовский пер., д. 15, кв. 9 – тел. 2-60-28) к 10 ч [асам] у [тра]»<sup>55</sup>.

Всероссийский съезд советов заканчивается ратификацией Брестского мира, и наступает пора обживания в новой столице. По просьбе ЦИК для его председателя Я.М. Свердлова на 19 марта выписывается ордер на легковой автомобиль «для поездки по его указанию»<sup>56</sup>. Президиум рабочей секции Моссовета запрашивает автомобиль для Ратехина или Л.Д. Троцкого – в Политехнический музей (выступать) и вообще «по его указанию»<sup>57</sup>. Товарищу наркома почт и телеграфов А.В. Шотману понадобился автомобиль на 40 минут для передвижения между гостиницей «Националь» и вокзалом<sup>58</sup>. Член коллегии по снабжению Московского областного военного комиссариата просит «вне всякой очереди сделать экстренное распоряжение о предоставлении сегодня же до 10 часов вечера в распоряжение т. Лопатина для перевозки имущества Верховной морской коллегии, прибывающей в Москву сегодня в 10 часов вечера, пять (5) грузовых большой подъемности и два (2) легковых автомобиля»<sup>59</sup>. Для разгрузки вагона на станции Николаевской железной дороги редакция «Известий ЦИК» (т. Лурье) запросила грузовик<sup>60</sup>. Наконец, на 30 минут затребовал себе автомобиль от имени президиума Моссовета Л.П. Серебряков<sup>61</sup>.

На следующий день эта чехарда с требованиями на автомобили не закончилась. И среди тех, кому они понадобились, были: член Исполкома Моссовета и заведующий его финансовым отделом Ангарский (Н.С. Клестов) – для поездки на час по его указанию<sup>62</sup>, Артишевский из отдела борьбы с контрреволюцией – на полтора часа для поездки по его указанию<sup>63</sup>, Бухарин<sup>64</sup> – на 30 минут для поездки в Алексеевское военное училище (пулеметные курсы), Иоффе – на 45 минут для поездки в Кремль (явно для того, чтобы получить там от Ленина предложение отправиться политическим представителем в Германию) и на Николаевский вокзал<sup>65</sup>, новый председатель Московского совета П.Г. Смидович – на полтора часа для поездки по его указанию и еще на час для поездки на Плющиху<sup>66</sup>. На этой улице он жил.





Из записки Л.П. Серебрякова от 24 марта – «Смоленский рынок, Шубинский пер., дом 2/3, квартира 14. Ал[ексей] Ив[анович] Рыков. Послать автомобиль в 7 ч[асов] в[ечера]»<sup>67</sup> – можно предположить о том, где проживал тогда этот еще недавно опальный большевик, теперь понадобившийся Ленину в качестве нового председателя Высшего совета народного хозяйства. А к просьбе заведующей культурно-просветительским отделом Моссовета А. Додоновой от 25 марта предоставить известному экономисту и социологу А.А. Богданову (в прошлом большевику, разошедшемуся с Лениным) к 6½ часам вечера «сегодня, легкой автомобиль для поездки на фабрику Циндель для чтения лекции» – приложен его адрес, «куда следует подать автомобиль: Смоленский рынок, Проточный пер., 10, кв. 9»<sup>68</sup>.

Не все требования удовлетворялись. Когда, например, комендант гостиницы «Красный флот» (бывшей «Лоскутной» на Тверской улице, 5, заселенной военными моряками, а потому уже переименованной) запросил президиум Моссовета «срочно дать в пользование автомобиль для комиссара по морским делам т. Вахрамеева», на обороте его просьбы сделали помету: «За неимением машин [и] из-за неясного требования отказать»<sup>69</sup>.

Затем последовали перевыборы в Московский совет. И уже 30 марта 1918 г. секретарь редакции центрального органа большевиков газеты «Правда» М.И. Ульянова (сестра председателя Совнаркома Ленина) пишет уважаемым товарищам из Моссовета: «Не откажите дать тов. Резникову на завтра (31 марта) автомобиль для того, чтобы он мог объехать все районные советы и партийные комитеты и получить подробные сведения о митингах и ходе перевыборов в Московск[ий] совет для “Правды”»<sup>70</sup>. Точь-точь такую же просьбу она повторяет 3 апреля<sup>71</sup>.

А еще 1 апреля в Автомобильный отдел поступает такое письмо: «Согласно постановления Президиума Совета РД города Москвы и Московской области предлагается вам реквизировать все находящиеся на Страстной и Театральной площадях свободные автомобили для нужд Агитационного бюро»<sup>72</sup>. И вот Центральное агитационное бюро Моссовета извещает члена ЦИК и председателя Витебского совета Б.Д. Пинсона: «По постановлению агитационного бюро вы назначены выступить на митинге 3 апреля в 4 часа на фабрике Котлома (Тверская-Ямская). За получением



автомобиля полагается явиться не позднее как за полчаса в агитационное бюро (Московский совет, комната № 4). О результатах вашего выступления просят предоставить сведения в агитационное бюро»<sup>73</sup>.

Между прочим, меньшевики и эсеры одну из причин своих неудач на этих перевыборах объясняли наличием у большевиков такого преимущества, как автомобили: фабрично-заводской комитет, назначив день и час таковых, тут же звонил в Моссовет, и оттуда оперативно привозили агитаторов, тогда как «соглашателям» приходилось извещать об этом лично, и если под рукою находился нужный человек, ему приходилось ехать на трамвае, не говоря уже о том, что не было никакой гарантии, что если он все же успевал добраться, его могли не пустить на предприятие.

Выборы прошли, а привычка пользоваться машиной по служебным и личным делам укрепились. В ночь на 27 апреля у цирка Соломонского замечены два автомобиля с номерами 1487 и 1493, принадлежащие Московскому военному комиссариату. В ночь на 28 апреля у одного из театров (или ресторанов) в Петровском парке замечен автомобиль № 639, принадлежащий Всероссийской коллегии по организации и управлению РККА, и там же замечен автомобиль № 1895, принадлежащий Московскому продовольственному комитету. Вечером 28 апреля у театра «Эрмитаж» стояли автомобили № 1018, 1104, 1776 и 2509, принадлежащие соответственно окружному Артиллерийскому управлению, областному военкомату, уполномоченному по металлу Московского районного экономического комитета и штабу МВО. И управляющий делами Моссовета Фельдман предлагает всем этим учреждениям выяснить, кто ими конкретно в то время пользовался, и «принять срочные меры к прекращению подобных поездок»<sup>74</sup>.

«Мотор» все чаще становится своеобразной палочкой-выручалочкой. Едва только начинается какая-нибудь очередная большевистская кампания, так у ее организаторов появляется надобность в автомобилях. Вот, например, еще и красный террор официально не объявлен, а число арестованных и расстрелянных в Москве перевалило за сотню, и заместитель председателя ВЧК Петерс просит президиум Моссовета прислать 3 машины «для обслуживания комиссии ввиду недостатка своих»<sup>75</sup>.



Своеобразным эхом событий 6–7 июля 1918 г., сопровождавших убийство германского посла Мирбаха и последующее вооруженное столкновение между большевиками и левыми эсерами, стали просьба, обращенная к 1-му латышскому стрелковому полку, вернуть в Транспортный отдел автомобиль «Чандлер», задержанный отрядом Попова, и телефонограмма от секретаря ВЦИКа Аванесова об отмене всех временных пропусков, коих выдано было не меньше 60<sup>76</sup>.

Чем дальше страна втягивалась в Гражданскую войну, тем сильнее разыгрывались аппетиты силовиков на автомобили. И если месяц назад МЦТК предлагал ВЧК возвратить П.П. Шарыгиной конфискованный у нее автомобиль, так как последний состоит у него на учете и конфискации не подлежит, то теперь ВЧК просто извещает Транспортный отдел о конфискации у гражданки Шарыгиной автомобиля «Эксельсиор»<sup>77</sup>.

Вот о чем свидетельствует выписка из протокола президиума Моссовета от 24 июля 1918 г. о предоставлении бывшего гаража Земсоюза в Соляном дворе (Замоскворечье) в распоряжение Центроброни: не предвзято решения вопроса, предварительно переговорить с наркомом Троцким и лично выяснить с ним этот вопрос, указав на другие гаражи, пригодные для ремонта бронемашин. Судя по другой выписке, от 1 августа, решено подыскать для этого мастерскую в другом месте. 6 августа управляющий делами Моссовета Л.П. Серебряков сообщает в Транспортный отдел, что, «во исполнение приказа народного комиссара по военным делам тов. Троцкого», президиум Моссовета предлагает «выдать из гаражей Совета организатору автомобильного отряда для Чехословацкого фронта члену Московского исполнительного комитета П.И. Шалашеву до 10 автомобилей». 19 августа он же пишет в Транспортный отдел: «По распоряжению председателя ВЦИК тов. Свердлова и пред[седателя] Совнаркома тов. Ленина и во исполнение отношения Народного комиссариата по военным делам от 19-го августа за № 3777, президиум МСР и краснарм[ейских] Д[епутатов] предлагает срочно отправить в распоряжение начальника военно-технического поезда связи № 1 тов. Сапожникова 19 исправных и вполне годных для немедленного отправления на Чехословацкий фронт легковых автомобилей из гаражей Московского совета рабочих депутатов»<sup>78</sup>.



Да, автомобилей к началу Гражданской войны не хватало. Но еще хуже дело обстояло с бензином. 11 сентября 1918 г. член коллегии Транспортного отдела Кузнецов сообщает, что из-за его отсутствия подача автомобилей с завтрашнего дня прекращается. 13 сентября президиум Моссовета постановляет: всю тяжесть транспортирования грузов возложить на гужевой транспорт, машины для высокопоставленных пользователей подавать без бензина, а топливные баки их заливать отравленным спиртом, 500 пудов которого разрешено получить из Акцизного ведомства<sup>79</sup>.

Но вот приближается первая годовщина Октябрьской революции, и власть усиленно готовится к праздничным демонстрациям, соответствующим театральным постановкам и концертам, открытиям памятников. Скульптор С. Коненков просит 4 ноября у комиссии по постановке памятников прислать на Красную площадь грузовик «для уборки лесов по исполнению мемориальной доски 5-го сего ноября с 10 часов до 12 дня». Кто-то из членов этой комиссии ставит на прошении визу: «Тов. Серебряков! Если есть возможность, выручайте»<sup>80</sup>.

Из этого вороха бумажек можно узнать и адрес, куда следует подать автомобиль, т. е. место работы и жительства данного товарища. Если, например, москвичи Рыков и Смидович с дореволюционных времен блаженствовали в собственных квартирах, то вернувшиеся из ссылки или приехавшие из Петрограда вынуждены были пока пребывать в гостиницах. Поэтому член Президиума ВЦИК Н. Осинский и член коллегии НКВД К. Радек проживали по месту своей службы – в «Метрополе», секретарь МК РКП(б) Загорский – в «Дрездене»<sup>81</sup>.

Между просьбой председателя Высшей военной инспекции РККА Н. Подвойского от 4 мая 1918 г. предоставить ему право реквизировать автомобиль «Понар Лавасор» и протоколом совместного заседания заведующего Автомобильным отделом Моссовета Крумина с представителями гаражного комитета от 10 мая 1918 г. прошит небезынтересный документ. На вырванной из блокнота бумажке в клетку возмущенный Ф.Э. Держинский пишет карандашом: «Тов. Знаменский<sup>82</sup> на заседании пленума Президиума Московского совдепа, говоря о разнузданности агентов центр[альной] власти, заявил, что и по отношению к следователям Всер[оссийской] чр[езвычайной] ком[иссии] ведется в



Московск[ом] комитете следствие об их угрозах расстрела Совета. Я заявляю, что подобное обвинение следователей – клевета»<sup>83</sup>. Заявление весьма категоричное. Но насколько искреннее? Некоторое время спустя он вынужден будет давать объяснения о неблагоприятном поведении своих подчиненных уже в Революционном трибунале.

А вот еще один интересный документ: 17 августа Серебряков просит Автомобильный отдел «удовлетворить грузовиками за плату тт. членов Исп[олнительного] комитета Чистопольского совета рабочих и крестьянских депутатов для перевозки ценностей (в количестве 800 пудов), эвакуированных из Казани, от Ярославского вокзала до Настасьевского переулка»<sup>84</sup>. Этот документ может означать только одно: частям Народной армии и Чехословацкого корпуса удалось захватить в Казани не весь золотой запас России, какую-то часть его, именно 13 тонн, вывезли оттуда, привезли в Москву и сдали в Гохран, который тогда, как и сейчас, находился в Настасьинском переулке.

Так что не пропускайте мимо своего внимания такие, казалось бы, незначительные документы, как заявки и требования на автомобили периода 1917 г.

### Примечания

<sup>1</sup> Центральный государственный архив Московской области (ЦГАМО). Ф. 66 (Московский совет рабочих депутатов). Оп. 3. Д. 106, 1012. Ч. II–VII, 1013. *Central'nyj gosudarstvennyj arhiv Moskovskoj oblasti* [Central State Archive of the Moscow Region] (TsGAMO), fond 66 “Moscow Soviet of Workers’ Deputies,” series 3, file 106, 1012, parts II–VII, 1013.

<sup>2</sup> Здесь и далее все даты до 14 февраля 1918 г., если не оговорено особо, даны по старому стилю.

<sup>3</sup> ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 3. Д. 1013. Л. 1. TsGAMO, fond 66, series 3, file 1013, p. 1.

<sup>4</sup> Там же. Л. 2. Ibid., p. 2.

<sup>5</sup> Там же. Л. 6. Ibid., p. 6.

<sup>6</sup> Там же. Л. 4. Ibid., p. 4.

<sup>7</sup> Там же. Л. 2. Ibid., p. 2.

<sup>8</sup> Там же. Л. 7. Ibid., p. 7.

<sup>9</sup> Там же. Л. 9–10. Ibid., pp. 9–10.

<sup>10</sup> Там же. Л. 11. Ibid., p. 11.

<sup>11</sup> Там же. Л. 13. Ibid., p. 13.



<sup>12</sup> Там же. Л. 14, 20. Ibid., pp. 14, 20.

<sup>13</sup> Там же. Л. 17. Ibid., p. 17.

<sup>14</sup> Там же. Л. 22. Ibid., p. 22.

<sup>15</sup> Там же. Л. 23. Ibid., p. 23.

<sup>16</sup> Там же. Л. 10, 18. Ibid., pp. 10, 18.

<sup>17</sup> Там же. Л. 24. Ibid., p. 24.

<sup>18</sup> Там же. Л. 28. Ibid., p. 28.

<sup>19</sup> Там же. Л. 37. Ibid., p. 37.

<sup>20</sup> Там же. Л. 30. Ibid., p. 30.

<sup>21</sup> Там же. Л. 33. Ibid., p. 33.

<sup>22</sup> Там же. Л. 34. Ibid., p. 34.

<sup>23</sup> Там же. Л. 40. Ibid., p. 40.

<sup>24</sup> Там же. Л. 29. Ibid., p. 29.

<sup>25</sup> Там же. Л. 41. Ibid., p. 41.

<sup>26</sup> Там же. Л. 44. Ibid., p. 44.

<sup>27</sup> Там же. Л. 46. Ibid., p. 46.

<sup>28</sup> Там же. Л. 49. Ibid., p. 49.

<sup>29</sup> Там же. Л. 51, 52. Ibid., p. 51, 52.

<sup>30</sup> Там же. Л. 58. Ibid., p. 58.

<sup>31</sup> Там же. Л. 65. Ibid., p. 65.

<sup>32</sup> Там же. Л. 66. Ibid., p. 66.

<sup>33</sup> Там же. Л. 69. Ibid., p. 69.

<sup>34</sup> Там же. Д. 1012. Ч. III. Л. 14. Ibid., file 1012, part III, p. 14.

<sup>35</sup> Там же. Л. 6, 53–54, 55, 57, 66, 75. Ibid., pp. 6, 53–54, 55, 57, 66, 75.

<sup>36</sup> Там же. Д. 1013. Л. 71–72. Ibid., file 1013, pp. 71–72.

<sup>37</sup> Комиссар по транспорту.

<sup>38</sup> ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 3. Д. 1013. Л. 73. TsGAMO, fond 66, series 3, file 1013,

p. 73.

<sup>39</sup> Там же. Л. 74. Ibid., p. 74.

<sup>40</sup> Там же. Д. 879. Л. 27. Ibid., file 879, p. 27.

<sup>41</sup> Там же. Д. 1012. Ч. IV. Л. 436. Ibid., file 1012, part IV, p. 436.

<sup>42</sup> Там же. Д. 1013. Л. 78. Ibid., file 1013, p. 78.

<sup>43</sup> Там же. Л. 63. Ibid., p. 63.

<sup>44</sup> Там же. Л. 81–83, 100. Ibid., pp. 81–83, 100.

<sup>45</sup> Там же. Л. 85–86. Ibid., p. 85–86.

<sup>46</sup> Там же. Л. 93. Ibid., p. 93.

<sup>47</sup> Там же. Д. 106. Л. 4. Ibid., file 106, p. 4.

<sup>48</sup> Там же. Д. 1012. Ч. IV. Л. 40. Ibid., file 1012, part IV, p. 40.

<sup>49</sup> Там же. Л. 88. Ibid., p. 88.

<sup>50</sup> Там же. Л. 89. Ibid., p. 89.

<sup>51</sup> Там же. Л. 91, 93. Ibid., pp. 91, 93.

<sup>52</sup> Там же. Л. 97. Ibid., p. 97.

<sup>53</sup> Там же. Л. 105. Ibid., p. 105.

<sup>54</sup> Там же. Л. 124. Ibid., p. 124.



- <sup>55</sup> Там же. Д. 1012. Ч. III. Л. 146. Ibid., file 1012, part III, p. 146.  
<sup>56</sup> Там же. Д. 1012. Ч. IV. Л. 180. Ibid., file 1012, part IV, p. 180.  
<sup>57</sup> Там же. Л. 187. Ibid., p. 187.  
<sup>58</sup> Там же. Л. 184. Ibid., p. 184.  
<sup>59</sup> Там же. Л. 305. Ibid., p. 305.  
<sup>60</sup> Там же. Л. 192. Ibid., p. 192.  
<sup>61</sup> Там же. Л. 186. Ibid., p. 186.  
<sup>62</sup> Там же. Л. 225. Ibid., p. 225.  
<sup>63</sup> Там же. Л. 228. Ibid., p. 228.  
<sup>64</sup> Фамилия Н.И. Бухарина зачеркнута в моих выписках в годы советской власти работниками партархива, но не так, чтобы ее нельзя было прочитать.  
<sup>65</sup> ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 3. Д. 1012. Ч. IV. Л. 208. TsGAMO, fond 66, series 3, file 1012, part IV, p. 208.  
<sup>66</sup> Там же. Л. 253, 269. Ibid., pp. 253, 269.  
<sup>67</sup> Там же. Л. 362. Ibid., p. 362.  
<sup>68</sup> Там же. Л. 376. Ibid., p. 376.  
<sup>69</sup> Там же. Л. 455. Ibid., p. 455.  
<sup>70</sup> Там же. Л. 438. Ibid., p. 438.  
<sup>71</sup> Там же. Д. 1012. Ч. V. Л. 41. Ibid., file 1012, part V, p. 41.  
<sup>72</sup> Там же. Л. 37. Ibid., p. 37.  
<sup>73</sup> Там же. Ibid.  
<sup>74</sup> Там же. Л. 178–179. Ibid., pp. 178–179.  
<sup>75</sup> Там же. Д. 1012. Ч. VI. Л. 37. Ibid., file 1012, part VI, p. 37.  
<sup>76</sup> Там же. Л. 86, 93, 96. Ibid., p. 86, 93, 96.  
<sup>77</sup> Там же. Л. 73, 138. Ibid., pp. 73, 138.  
<sup>78</sup> Там же. Д. 1012. Ч. II. Л. 139, 153, 170; Ч. III. Л. 240. Ibid., file 1012, part II, pp. 139, 153, 170; part III, p. 240.  
<sup>79</sup> Там же. Д. 1012. Ч. II. Л. 195, 200–201. Ibid., file 1012, part II, pp. 195, 200–201.  
<sup>80</sup> Там же. Д. 1012. Ч. VI. Л. 143. Ibid., file 1012, part VI, p. 143.  
<sup>81</sup> Там же. Л. 45, 46, 87, 170. Ibid., pp. 45, 46, 87, 170.  
<sup>82</sup> Знаменский – член Президиума Моссовета.  
<sup>83</sup> ЦГАМО. Ф. 66. Оп. 3. Д. 1012. Ч. VI. Л. 109. TsGAMO, fond 66, series 3, file 1012, part VI, p. 109.  
<sup>84</sup> Там же. Д. 1012. Ч. III. Л. 244. Ibid., file 1012, part III, p. 244.

### Список литературы

1. Годъ русской революціи (1917–1918 гг.): Сборникъ статей. – М.: Земля и воля, 1918. – 233 с.
2. Злоказов Г.И. Меньшевицско-эсеровскій ВЦИК Советов в 1917 году. – М.: Наука, 1997. – 337 с.
3. Оберучевъ К.М. Совѣты и совѣтская власть въ Россіи. – Нью-Йорк: «Народоправство», 1919. – 72 с.
4. От первого лица / Сост. И.А. Анфертьев. Кн. 1. – М.: Патриот, 1990. – 495 с.



5. От первого лица / Сост. И.А. Анфертьев. Кн. 2. – М.: Патриот, 1992. – 560 с.
6. Чураков Д.О. Русская революция и рабочее самоуправление. 1917. – М.: АИРО-XX, 1996. – 206 с.
7. Чураков Д.О. Бунтующие пролетарии: Рабочий протест в Советской России (1917–1930-е гг.). – М.: Вече, 2007. – 368 с.

### References

1. *Godъ russkoj revoljucii (1917–1918 gg.): Sbornikъ statej* [The year of the Russian Revolution: 1917–1918: Collected articles]. Moscow, Zemlja i volja publ., 1918, 233 p.
2. Zlokazov G.I. *Men'shevistsko-jeserovskij VCIK Sovetov v 1917 godu* [The Menshevik and Socialist Revolutionary All-Russian Central Executive Committee of the Soviets in 1917]. Moscow, Nauka publ., 1997, 337 p.
3. Oberuchevъ K.M. *Sovѣty i sovѣtская vlast' въ Rossii* [Soviets and Soviet power in Russia]. New York, Narodopravstvo publ., 1919, 72 p.
4. *От первого лица. Сост. И.А. Анфертьев. Кн. 1* [In first person. Comp. by I.A. Anfertiev. Book 1]. Moscow, Patriot publ., 1990, 495 p.
5. *От первого лица. Сост. И.А. Анфертьев. Кн. 2* [In first person. Comp. by I.A. Anfertiev. Book 2]. Moscow, Patriot publ., 1992, 560 p.
6. Churakov D.O. *Russkaja revoljucija i rabochee samoupravlenie. 1917* [The Russian Revolution and workers' self-government]. Moscow, AIRO-XX publ., 1996, 206 p.
7. Churakov D.O. *Buntujushhie proletarii: Rabochij protest v Sovetskoj Rossii (1917–1930-e gg.)* [Rebellious proletarians: Worker opposition in Soviet Russia: 1917–1930s]. Moscow, Vechе publ., 2007, 368 p.

### Сведения об авторах

**Аксютин Юрий Васильевич**, доктор исторических наук, профессор Московского государственного областного университета (МГОУ), г. Москва, Российская Федерация, 8-495-688-71-95, 8-903-132-82-44, aksyutin37@mail.ru

### About author

**Aksyutin Yuriy Vasilievich**, PhD in History, professor at the Moscow State Regional University, Moscow, Russian Federation, +7-495-688-71-95, +7-903-132-82-44, aksyutin37@mail.ru