

А. С. ТУМАНОВА

ВЛАСТЬ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС: ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОБЩЕСТВА ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ ПОД НАБЛЮДЕНИЕМ ДЕПАРТАМЕНТА ПОЛИЦИИ

В то время, когда все страны полетели на аэропланах, когда частная предприимчивость идет повсюду в первую голову, что есть у нас в этом отношении? Еще ни один человек не летает, а полицейские правила против аэропланов уже изданы, уже установлен за этим надзор.

Из выступления депутата В. А. Маклакова в Государственной Думе 20.02.1910 г. [1, л. 233].

Приведенное выше высказывание одного из лидеров конституционно-демократической партии В. А. Маклакова затрагивает важную тему, связанную с возникновением в России обществ, которые популяризировали научно-технические достижения в авиационном и автомобильном деле.

Рождение авиации и автомобилестроения в России пришлось на начало XX столетия. В 1909–1914 гг. в стране появились первые самолеты Я. М. Гаккеля, Д. П. Григоровича, И. И. Сикорского и др. В этот период заметные успехи сделала автомобильная промышленность. Серийный выпуск автомобилей в России начался на Русско-Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Всего в 1909–1915 гг. было произведено свыше 600 автомобилей [2, с. 10, 14].

На первый взгляд может показаться, что занятия авиационным делом и автомобилестроением были весьма далеки от политики. Между тем документальные факты свидетельствуют, что возникавшие в России общества автомобилистов и любителей авиации сразу же попадали под бдительное око полиции. Интерес власти к подобным организациям прежде всего был вызван успехами в области авиационного и автомобильного производства в России, а также активным развитием «искусства воздухоплавания» и автомобильного спорта.

Московский губернатор В. Ф. Джунковский, в своих воспоминаниях описывая общественную жизнь дореволюционной Москвы, красочно нарисовал картину зрелищных мероприятий, устраиваемых во второй столице автомобильными и авиаторскими обществами: пробег, организованный Императорским Автомобильным обществом по маршруту Санкт-Петербург — Киев — Москва — Санкт-Петербург, посещение гонщиками Москвы, теплая встреча спортсменов с жителями столицы и чествование их Московским автомобильным клубом в большом зале «Эрмитажа» [3, т. 1, с. 488–489].

В своих воспоминаниях Джунковский немало внимания уделил и деятельности Московского общества воздухоплавания, в котором он состоял председателем. По его словам, Общество бурно развивалось: оборудовали аэродром на Ходынском поле, где построили 10 ангаров, организовали школу военных летчиков, которая имела 5 летатель-

ных аппаратов. В 1912 г. созвали 2-й Всероссийский воздухоплавательный съезд¹ и открыли Международную выставку воздухоплавания, где были представлены все последние модели аэропланов и моторов. По характеру работы в Обществе действовали три комитета: спортивный, военный и научно-технический. Общество имело весьма приличные денежные средства: бюджет складывался из членских взносов, частных пожертвований и доходов от публичных выступлений и за 1910–1912 гг. возрос с 27 тыс. до 78 тыс. рублей [3, т. 2, с. 15–17].

Московское общество воздухоплавания ежегодно организовывало выставки воздухоплавания в городском манеже, там демонстрировались новинки авиационной техники и устраивались полеты на воздушных шарах. Летом (в июне-июле) Общество обычно проводило неделю воздухоплавания, а в 1911 г. она завершилась воздушным перелетом из Петербурга в Москву. В этом перелете принимали участие известные российские авиаторы [4].

В то время в Петербурге действовала еще одна организация со сходными задачами — Императорский Всероссийский аэроклуб. Он был основан в январе 1908 г. для развития в стране воздухоплавания. Его председателем был граф Стенбок-Фермор. Учредители клуба при выработке устава взяли за основу устав Парижского аэроклуба [5]. В числе публичных акций, организуемых Императорским аэроклубом, особо следует отметить ежегодно проводимые весной «сборы на усиление средств» воздушного флота. Программа была весьма насыщенной: полеты на дирижаблях, аэропланах и бипланах всех известных в России систем. На улицах и скверах столицы продавали значки с изображением дирижаблей, аэростатов и аэропланов. Эти значки специально привозили из Парижа, они были изящно отделаны, имели форму небольших булавок, приспособленных для ношения в петлице [6; 7].

Накануне Первой мировой войны во многих городах России собирали средства на развитие воздушного флота. Сбором средств занимался Императорский Отдел воздушного флота, и он же направлял в наиболее крупные центры страны известных российских авиаторов и пилотов для популяризации авиаторского дела [7].

Изучением и популяризацией достижений авиации, кроме специальных авиационных обществ, занимался VII (Воздухоплавательный) отдел, образованный при Императорском Русском техническом обществе. Одной из главных задач было познакомить население с развитием науки и техники в области авиации. Проблемы и перспективы развития воздухоплавания в России, вопросы объединения деятельности отдельных лиц и учреждений, работавших в этой сфере и др. обсуждались на воздухоплавательных съездах, организованных Техническим обществом. Первый такой съезд был созван в Петербурге в апреле 1911 г.

Газета «Московские ведомости», освещавшая деятельность съезда, в те дни писала: «Ввиду важности воздухоплавательного дела вообще, а, в частности, значения его для России, воздухоплавательный съезд заслуживает самого серьезного к себе отношения. Необычайно быстрое развитие авиации за последние четыре года выдвигает на очередь ряд кардинального значения вопросов, по которым и надлежит высказаться съезду» [8]. В числе важных вопросов, планировавшихся к обсуждению на съезде, назывались устройства летательных аппаратов и их двигателей, усовершенствование конструкций самолетов, сравнение их технических характеристик и др. Помимо этого, съезд обсуждал значение воздухоплавания для военного дела и обороны России. Участники съезда высказывались и по таким проблемам, как оказание государственного содействия воздухоплавателям в России, необходимость выделения им правительственных субсидий, финансирование изобретений и материальное обеспечение семей авиаторов (в случае

¹ О Первом воздухоплавательном съезде см. ниже.

гибели испытателей авиатехники). Авторитетный характер Первому авиационному съезду придавало участие в его работе представителей правительства, земского и городского самоуправления, научно-технических и спортивных обществ страны [8]. Параллельно со съездом проводила свою работу 1-я Всероссийская воздухоплавательная выставка.

Но в то же время воздухоплавательные и автомобильные общества, занимавшиеся практической разработкой и популяризацией достижений науки и техники в своих областях, находились на особом контроле Департамента полиции МВД. Наблюдение за ними возлагалось на ряд структурных подразделений Департамента полиции, ключевую роль среди них играл образованный в 1898 г. Особый отдел, который занимался политическим сыском в стране. Кроме него, надзор за действиями этих обществ осуществляли созданные в январе 1907 г. 4-е делопроизводство Департамента полиции, специализировавшееся на наблюдении за общественным движением в стране, а также 2-е (законодательное) делопроизводство, ведавшее учреждением уставов общественных организаций.

Руководители Департамента полиции, приветствуя развитие в России техники воздухоплавания и возникновение воздушного флота как важнейшее научное достижение времени, одновременно привыкли рассматривать то или иное явление с охранительных позиций, с точки зрения его возможных противоправных последствий, не исключая возможности использования летательных аппаратов (аэропланов, воздушных шаров и др.) в преступных целях. В это время в Департамент стала поступать информация о попытках некоторых частных фирм с помощью авиационной техники рекламировать свою продукцию, распространяя по близлежащим населенным пунктам листовки, пропагандирующие товары известных производителей. Это обстоятельство вызвало опасение полиции, ведь под видом рекламы можно было снабжать население прокламациями и листовками революционных партий.

Обеспокоенность полицейских властей этой «оборотной» стороной технического прогресса выразил директор Департамента полиции Н. П. Зуев. Анализируя проект устава Первого русского автомобильного клуба, который хотел заниматься и делами авиации, он, в частности, утверждал, что «неустанное прогрессирующее развитие техники воздухоплавания, с одной стороны, и полное отсутствие законодательных норм для регулирования воздухоплавательного дела — с другой, вызывают необходимость при предоставлении частным лицам и учреждениям тех или иных прав в сфере авиации соблюдать крайнюю осторожность» [9, л. 96 об.—97].

Основные принципы отношения власти к воздухоплавательным обществам были изложены прежде всего в циркулярах, изданных на этот счет по Особому отделу, 2-му делопроизводству и ряду других подразделений Департамента полиции. Все они основывались на постановлении Комиссии по выработке средств борьбы с возможным осуществлением преступных замыслов при помощи воздухоплавательных аппаратов, образованной под председательством товарища министра внутренних дел, командира Отдельного корпуса жандармов П. Г. Курлова. Поскольку решения этой Комиссии признавались секретными, — секретными считались и сами циркуляры. Циркуляр Департамента полиции от 12 августа 1909 г. предписывал начальникам подведомственным Департаменту местных учреждений политического сыска — губернских жандармских отделений (ГЖУ) и охранных отделений — вести точную регистрацию личного состава всех находящихся в России аэроклубов, а за их членами установить негласное наблюдение. Циркуляр указывал также на необходимость неослабного надзора со стороны местных властей за деятельностью аэроклубов — за полетами, а также авиаторами и всеми лицами, обучающимися авиационному искусству [10, л. 221].

Полицейско-административные меры, направленные против воздухоплавательных обществ и кружков, содержались в циркуляре товарища министра внутренних дел

П. Г. Курлова губернским властям, изданным 16 марта 1910 г.: «Быстрое развитие техники воздухоплавания и полная возможность обращения летательных снарядов, если не сейчас же, то в очень скором времени, в орудия преступных замыслов, побудили Правительство обсудить теперь же те меры, какие надлежало бы принять в видах предупреждения такого рода явлений». Циркуляр возлагал контроль за аэроклубами и уставными воздухоплавательными обществами, в обязанности которых входило «ведение точной регистрации приписанных к ним аэропланов и авиаторов с сообщением о всякой перемене местной полицейской власти» в губернские по общественным делам присутствия. В то же время полицейские чины должны были осуществлять наблюдение за тем, чтобы все без исключения авиаторы в пределах губернии были приписаны к тому или другому аэроклубу и имели надлежащее свидетельство на производство полетов, выданное клубом под его ответственность [11, л. 5–5 об.].

Почти через год П. Г. Курлов подписал секретный циркуляр (от 27 февраля 1911 г.), который был нацелен на предотвращение попыток «обращения летательных снарядов в орудия преступных замыслов». Он предписывал губернаторам и градоначальникам в случае обнаружения ими «выбрасывания при полетах приписанными к клубу авиаторами каких бы то ни было печатных произведений» незамедлительно ставить на обсуждение губернских по делам об обществах присутствий вопрос о закрытии данного аэроклуба как уклонившегося от предоставленных ему уставом прямых задач и целей [12, л. 148–148 об.].

«Особый подход» власти к воздухоплавательным обществам проявлялся уже в том, что для их разрешения в обязательном порядке требовалось заключение Особого отдела Департамента полиции. Причем при утверждении уставов этих обществ принималось во внимание не только соблюдение последними положений общего законодательного акта об обществах и союзах (Временных правил 4 марта 1906 г.), но и специальных условий, предусмотренных правительственными циркулярами о воздухоплавании. Так, к примеру, заведующий Особым отделом полковник А. М. Еремин, рассматривая летом 1910 г. устав Товарищества воздухоплавания Кеннеди, ставившего перед собой такие весьма широкие задачи в области воздухоплавания, как сооружение летательных аппаратов, покупку и их продажу, открытие школ воздухоплавания и т.п., — не разрешил его учредить по причине отсутствия в уставе «достаточно прочного принципа подзаконности» деятельности общества. В уставе не было никаких пояснений, под флагом какого из существующих в России аэроклубов планирует действовать учреждаемое товарищество и членами каких клубов будут состоять техники и учащиеся в учебных заведениях товарищества, что было расценено полицейской властью как недопустимая вольность, поскольку, в соответствии с принятыми нормативными актами, воздухоплаванием могли заниматься только члены аэроклубов. Указанные обстоятельства привели заведующего Особым отделом к мысли о необходимости тщательной переработки устава товарищества [13, л. 40–42].

Особая строгость проявлялась полицейскими властями в отношении студенческих воздухоплавательных обществ. Так, представляя на рассмотрение Департамента полиции летом 1910 г. проект устава Студенческой аэролиги, ее учредители, учитывая отношение власти к организациям такого рода, казалось бы, соблюли все формальности: в уставе специально оговаривалось, что в помещении аэролиги воспрещаются разговоры на политические и религиозные темы, а также карточные и все другие азартные игры. Тем не менее к числу «отягчающих» обстоятельств в данном случае были причислены имевшиеся в Департаменте полиции компрометирующие сведения об одном из учредителей лиги — студенте, оштрафованном за хранение оружия, а также низкий рублевый взнос, установленный для действительных членов лиги, что могло повлечь за собой приток неблагонадежных. «Исключительный состав лиги и крайне незначительный

членский взнос... легко могут привести к объединению всего студенчества в Санкт-Петербурге, полагая в том числе и лиц женского пола», — такова была резолюция Департамента полиции по поводу проекта устава Студенческой аэролиги, на основании чего делался вывод, что положения устава данного общества подлежали коренной переработке [14, л. 11–12].

Проще обстояло дело со студенческими воздухоплавательными кружками, создававшимися в стенах учебных заведений. Претендуя на статус научных кружков и ориентируясь главным образом на теоретическое изучение авиаторского дела (знакомство студенчества с вопросами воздухоплавания путем организации лекций, опытов, курсов, совместного чтения и обсуждения научных работ по данной отрасли знания и т. п.), они утверждались советами учебных заведений, в которых действовали. По данным московского градоначальника, представленным в Департамент полиции 31 декабря 1910 г., в Москве действовали два воздухоплавательных кружка — при Московском университете и Московском техническом училище (оба были учреждены осенью 1909 г.) [15, л. 136–143, 156–157 об.; 16, л. 155].

Перечень ограничений, применяемых полицией по отношению к так называемым «новым» обществам и клубам, был сформулирован в замечаниях к проекту устава Первого русского автомобильного клуба, составленных Особым отделом Департамента полиции в августе 1910 г. и направленных директором Департамента Н. П. Зуевым в октябре того же года в Департамент общих дел. Опасение, что автомобильное дело может попасть в руки политически неблагонадежных лиц, побуждало Департамент полиции предусмотреть включение в устав клуба положений, «ограждающих Общество от наплыва туда лиц, придерживающихся противоположительного образа мыслей». Департамент требовал от учредителей клуба указать в проекте устава, что «членами клуба не могут быть административно-ссылные, состоящие под надзором полиции и вообще неблагонадежные в политическом отношении лица». В уставе также предлагалось оговорить право администрации удалять из клуба скомпрометированных в политическом отношении членов [17, л. 52–52 об.]. Подобные ограничения, как относительно членского состава обществ, так и наделяния административной власти правом вмешательства во внутреннюю жизнь организаций путем удаления неблагонадежных членов, в уставах общественных объединений дореволюционной России обычно не предусматривались.

Однако наибольшую настороженность у политической полиции вызвал широкий взгляд учредителей Автомобильного клуба на стоявшие перед ним цели и имевшиеся в его распоряжении средства для их осуществления. «Уже в отзыве 4-го делопроизводства ... отмечена несообразность пункта “г” § 5, предоставляющего клубу право “получать от правительственных и общественных учреждений справки и статистические сведения”, — комментировал проект устава Особый отдел, — каковое право принадлежит лишь должностным лицам и правительственным органам... Наконец то же стремление присвоить себе распорядительную власть на общественных дорогах выражено и в пунктах “е” и “ж” § 5 проекта устава, предусматривающих право клуба исследовать состояние дорог, способствовать их усовершенствованию, ставить на них вывески, устраивать повсеместно гаражи, стоянки, питательные пункты, магазины и т. д. Предоставление подобных правомочий клубу, — при условии, что деятельность его имеет быть распространена на весь район Московского военного округа, т. е. на 14 центральных губерний, в пределах коих заведение общественными дорогами сосредоточено в руках Земства под наблюдением местной администрации, — несомненно, явится источником ряда недоразумений, разбираться в коих придется Министерству внутренних дел». Усмотрев, таким образом, в вышеуказанных пунктах устава Автомобильного клуба попытку «узурпировать функции правительственной власти» и присвоить себе

«значение как бы правительственного органа по дорожному делу под протекторатом Министерства внутренних дел» [17, л. 51 об.]. Департамент полиции отреагировал на подобное вторжение общественной организации в компетенцию государства со всей строгостью, предложив учредителям Первого русского автомобильного клуба подвергнуть их устав существенной доработке.

Наиболее строго полицейские власти подходили к публичным мероприятиям, организуемым научно-техническими обществами, которые имели широкий общественный резонанс. Уже первое знакомство с этими относительно молодыми формами общественной самодеятельности убеждало полицию в том, что «съезды представляют широкую арену для преступной пропаганды крайних учений» [18, л. 1].

Какие же факторы учитывались Департаментом полиции при разрешении съездов научно-технических организаций? Для ответа на этот вопрос приведем выдержку из переписки Особого отдела и 2-го делопроизводства Департамента по поводу ходатайства Русским техническим обществом о созыве в апреле 1911 г. в Санкт-Петербурге Всероссийского воздухоплавательного съезда. Отвечая на запрос 2-го делопроизводства по организации съезда, заведующий Особым отделом полковник А. М. Еремин так охарактеризовал сложившийся в ключевой структуре политической полиции подход к разрешению съездов: «Предварительно выдачи разрешения на открытие того или иного съезда, по мнению Особого отдела, необходимо всякий раз не только входить в обсуждение программы данного съезда, но и сообразоваться с общими условиями переживаемого времени, а равно и с тем обстоятельством, откуда исходит инициатива созыва съезда» [19, л. 170].

Применительно к конкретному случаю, по программе Всероссийского воздухоплавательного съезда, «не заключавшей в себе вопросов, на почве коих Съезд мог бы проявить в своих работах противоправительственное направление», идея созыва съезда у заведующего Особым отделом возражений не вызывала. Между тем о целесообразности проведения съезда с точки зрения «условий переживаемого момента» Еремин высказался менее оптимистично, считая идею проведения съезда в Санкт-Петербурге неудачной, поскольку город во время волнений студентов в конце 1910 г. «сыграл роль руководящего центра общестуденческого движения», и где «имелись основания ожидать в ближайшем будущем новых всплеск студенческого движения», и наблюдалось «повышенное настроение среди рабочих». По выражению руководителя Особого отдела, «при наличии приведенных тревожных симптомов едва ли можно рассчитывать на полное успокоение столичного населения в начале апреля месяца, к каковому времени приурочивается созыв Всероссийского воздухоплавательного съезда». Не упускалось также из виду и то обстоятельство, что «инициатива созыва съезда исходит от Русского технического общества, которое, включая в свою среду значительное количество неблагонадежных в политическом отношении элементов, издавна уже является как бы рассадником противоправительственных идей». Суммируя сказанное, руководитель политического сыска пришел к заключению, что «созыв Всероссийского воздухоплавательного съезда при указанных условиях признавался бы вообще нежелательным и что в случае, если бы Съезд был допущен, не лишним было бы снова обратить внимание С.-Петербургского градоначальника на необходимость установления самого тщательного наблюдения за работами съезда» [19, л. 170–171].

Обеспокоенность Департамента полиции деятельностью воздухоплавательных организаций нашла свое выражение в его предложениях, представленных в Особое совещание по пересмотру Временных правил об обществах и союзах 4 марта 1906 г. М. И. Блажчук, участвовавший в работе совещания от полицейского ведомства, настаивал на изъятии воздухоплавательных обществ из действия данного закона и предоставлении права их учреждения и прекращения их действий власти министра внутрен-

них дел. Приравнивая общества воздухоплателей по степени исходящей от них опасности к просветительским организациям, Блажчук утверждал: «Несомненно, что обе эти категории обществ... представляются особо важными, а потому требующими и особо бдительного надзора. Путем открытия громадного количества просветительных обществ народное образование стремительно стало переходить в руки неблагонадежных элементов. Авиаторское искусство, будучи предоставлено такому же свободному развитию и очутившись в руках тех же элементов, может стать в недалеком будущем орудием истребления крепостей, императорских резиденций и т.п.» [20, л. 237об.–238].

Признавая серьезность угрозы государственным интересам, исходящей от обществ авиаторов, представители Департамента полиции в Особом совещании предлагали изъять рассмотрение уставов этих организаций из ведения местных учреждений — губернских (городских) по делам об обществах присутствий — и сосредоточить их в Главном по делам об обществах присутствии, которое планировалось образовать при МВД под председательством министра внутренних дел в составе представителей ключевых ведомств для осуществления координации действий местных властей в отношении общественных организаций [21, л. 58 об; 22, л. 142].

* * *

В начале XX в. в России происходил взлет интереса к научно-техническим достижениям, в том числе в области автомобиле- и авиастроения. Возникает целый ряд общественных организаций, ставивших своей целью распространение и популяризацию авто- и авиадела в стране. Автомобильные и воздухоплавательные общества, далекие от политики, тем не менее доставляли немало беспокойства полицейским органам. Прежде всего эти опасения были вызваны возможностью использования технических достижений авиации и автомобилестроения в антиправительственных целях. Однако, несмотря на стремление полиции поставить деятельность этих обществ под свой жесткий контроль, остановить научно-технический прогресс в стране ей было не по силам.

Литература

1. Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. 102.00. 1910. Д. 71 пр.
2. Большой Энциклопедический Словарь. Москва—Санкт-Петербург, 2000.
3. *Джунковский В. Ф.* Воспоминания. В 2-х томах. М., 1997.
4. Воздухоплавание // *Московские ведомости*. № 54. 8 марта 1911 г.
5. О первом заседании учредителей Русского аэроклуба // *Новое время*. 18 января 1908 г.
6. Торжественное заседание Императорского аэроклуба // *Биржевые ведомости*. № 13360. 23 января 1913 г. Утр. вып.
7. Императорский всероссийский аэроклуб // *Биржевые ведомости*. № 13434. 7 марта 1913 г. Утр. вып.
8. 1-й Всероссийский воздухоплавательный съезд // *Московские ведомости*. № 10. 14 апреля 1911 г.
9. Замечания директора Департамента полиции Н. П. Зуева на проект устава Первого русского автомобильного клуба от 16. 10. 1910 за № 22451 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 1.
10. Циркуляр Департамента полиции от 12.08.1909 за № 134510 начальникам ГЖУ и охранных отделений // ГАРФ. Ф. 102.00. 1910. Д. 71 пр.
11. Циркуляр товарища министра внутренних дел П. Г. Курлова губернаторам от 16.03.1910 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.
12. Циркуляр товарища министра внутренних дел П. Г. Курлова губернаторам от 27. 02. 1911 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.
13. Отзыв заведующего Особым отделом полковника А. М. Еремина по поводу проекта устава Товарищества воздухоплавания Кеннеди от 16. 06. 1910 за № 18293 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.

14. Справка Департамента полиции на проект устава Студенческой аэролиги // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.
15. Уставы студенческих воздухоплавательных кружков // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.
16. Московский градоначальник А. А. Адрианов — в Департамент полиции от 31.12.1910 за № 221326 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.
17. Замечания Особого отдела Департамента полиции на проект устава Первого русского автомобильного клуба на базе Московского клуба автомобилистов от 15.08.1910 // ГАРФ. Ф. 102.00. 1910. Д. 71 пр.
18. Записка для памяти по Департаменту полиции, доложенная министру внутренних дел 29.04.1908 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 1.
19. Заведующий Особым отделом полковник А. М. Еремин — во 2-е делопроизводство Департамента полиции по поводу возбужденного Императорским Русским техническим обществом ходатайства о созыве в апреле 1911 г. в С.-Петербурге Всероссийского воздухоплавательного съезда // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 3.
20. Контр-возражения Департамента полиции на законопроект об обществах и союзах. Записка М. И. Блажчука от 2. 11. 1910 // ГАРФ. Ф. 102. 4 д-во. 1908. Д. 239.
21. Справка по 6 Отделению Департамента общих дел МВД по поводу замечаний, высказанных представителями Департамента полиции в Особом междуведомственном совещании по разработке «постоянного» закона об обществах и союзах (апрель 1910 г.) // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 1.
22. Контр-возражения Департамента полиции. Составлены вице-директором С. П. Белецким от 31.05.1911 // ГАРФ. Ф. 102. 2 д-во. 1910. Д. 14. Ч. 1.