

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ МИЛИЦИИ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 1943 – 1953 ГГ.**

*В. Я. Бурчак*

**KEMEROVO REGION MILITIA UNITS ACTIVITIES PROMOTING TRAFFIC SAFETY IN 1943 – 1953**

*V. Ya. Burchak*

Данная статья посвящена деятельности милицмейских подразделений Кемеровской области по обеспечению безопасности дорожного движения в 1943 – 1953 гг., определению особенностей данной деятельности. Автором статьи выявлены меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий на территории населенных пунктов региона в указанное время. Рассматриваются и другие меры, направленные на обеспечение безопасности дорожного движения, которые осуществлялись органами милиции совместно с исполнительными комитетами Советов депутатов трудящихся разного уровня. Изучена деятельность Государственной автомобильной инспекции по осуществлению технического контроля за транспортными средствами и подготовке водительского состава. В статье приводятся сведения о численном составе и технической оснащенности первых подразделений Государственной автомобильной инспекции, об установлении на городских улицах первых дорожных знаков и светофоров. При подготовке исследования использованы документы нескольких фондов Государственного архива Кемеровской области, ряд из которых вводится автором в научный оборот впервые.

The paper focuses on Kemerovo region militia units activities for road safety in 1943 – 1953, defining features of this activity. The author identified the measures to prevent road accidents in the residential areas of the region at that time, and considered the other measures aimed at road safety, which were carried out by the militia in collaboration with the executive committees of the Soviets at various levels. We studied the activity of the State Automobile Inspectorate for technical control over vehicles and preparation of drivers. The paper gives information on the size of the technical equipment and the first units of the State Automobile Inspectorate, the establishment of the first road signs and traffic lights in the city's streets. In preparing the study, the author used several documents of the State archives of Kemerovo region, some of which are introduced for scientific use for the first time.

**Ключевые слова:** Государственная автомобильная инспекция, безопасность дорожного движения, технический осмотр транспорта, подготовка водителей, Кемеровская область.

**Keywords:** state motor vehicle inspection, road safety, transport technical inspection, drivers training, Kemerovo region.

Страницы истории милиции Кемеровской области складываются из истории отдельных милицмейских подразделений. В данной статье рассматривается деятельность специальных милицмейских подразделений, сотрудники которых обеспечивали безопасность дорожного движения в городах и поселках региона в 1943 – 1953 гг. В данный момент история деятельности Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) в Кемеровской области изучена недостаточно. Сведения по образованию и развитию этой милицмейской службы в регионе содержатся в специальном ведомственном издании. Оно посвящено 75 годовщине образования службы. Издание не имеет ссылок на архивные материалы [1]. Статья подготовлена с использованием документов нескольких фондов Государственного архива Кемеровской области, ряд из которых вводится в научный оборот впервые.

Для организации работы по упорядочению движения транспортных средств, автогужевых повозок, велосипедов, пешеходов и проведения других мероприятий в Кемеровской области в рамках Управления милиции Кемеровской области была создана Государственная автомобильная инспекция Управления милиции во главе со старшим лейтенантом милиции И. А. Фетисовым в соответствии с приказом народного комиссара внутренних дел Союза ССР № 206 (по личному составу) от 29 января 1943 г. [23, с. 199 – 200]. 5 апреля 1943 г. по приказу начальника УНКВД Кемеровской области № 0028 было организовано 6 межрайонных участков. Численность автоинспекто-

ров на всю территорию Кемеровской области составляла всего 9 человек. Почти половина из них являлась боевыми командирами, принимавшими участие в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг. Далее создавались отделения, взводы и отряды регулирования уличного движения (ОРУД). Согласно решению № 426 исполнительного комитета Кемеровского областного Совета депутатов трудящихся «Об организации в г. Сталинске при Управлении НКВД отделения регулирования уличного движения» (от 16 июля 1943 г.) и решению Кемеровского городского Совета (апрель 1944 г.) численность сотрудников милиции ОРУД в г. Сталинске (ныне г. Новокузнецк) в 1944 г. составляла 24 человека, в г. Кемерово – 25 человек [1, с. 15, 18].

С ростом населения Кемеровской области и увеличением количества автотранспортных средств число сотрудников постоянно возрастало. Увеличение штатной численности инспекторов ГАИ в основном осуществлялось по ходатайствам соответствующих горисполкомов и райисполкомов в областное ГАИ [16, л. 123]. Материально-техническое оснащение подразделений ГАИ составляли мотоциклы типа М-72. В 1949 г. на область было выделено 12 мотоциклов (г. Сталинск – 3, г. Кемерово и г. Прокопьевск – по 2, г. Ленинск-Кузнецкий, г. Белово, г. Киселевск, г. Осинники, г. Анжеро-Судженск – по одному мотоциклу) [1, с. 18]. Мототехники подразделениям автоинспекции не хватало, она использовалась на самых ответственных направлениях служебной деятельно-

сти. Во всех остальных случаях милиционеры пользовались услугами специально выделяемого предприятия и организациями транспорта для различных мероприятий, попутным транспортом (в том числе гужевым) и общественным транспортом.

Правила уличного движения (ПУД) для пешеходов, гужевого, авто-, мототранспорта и велосипедистов разрабатывались в каждом регионе самостоятельно. В Кемеровской области, созданной в 1943 г., первые правила уличного движения были разработаны на основе правил движения, принятых Мосгорисполкомом 1 сентября 1944 г. В них ужесточались требования к пешеходам и водителям, был усилен контроль за техническим состоянием автомобильного парка области, намечался курс на укрепление дисциплины водительского состава, предусматривались мероприятия по экономии горючего [1, с. 13]. В Кемеровской области правила уличного движения принимались и дополнялись решениями облисполкома каждые 2 года. Соответствующие ПУД принимались исполнительными комитетами Советов депутатов трудящихся городов и районов региона. Требования правил уличного движения доводились до населения через местную печать.

Сотрудники ГАИ следили за соблюдением правил уличного движения водителями городского транспорта, пассажирами и пешеходами. В их задачи входило обеспечение правопорядка на трамвайных остановках и маршрутах патрулирования. Осуществлялся жесткий контроль за движением авто- и мототранспорта через речные мосты. На эти участки дополнительно выделялись сотрудники ГАИ, либо маршрут патрулирования подразделений был максимально приближен к этим участкам [7, л. 158].

В первые послевоенные годы значительное число городских жителей региона обзаводилось личными подсобными хозяйствами, где содержался крупный и мелкий скот. Места выпасов зачастую находились вблизи железнодорожных путей и переездов. Руководство Кемеровского облисполкома было весьма обеспокоено участвовавшими происшествиями на территории области – на железнодорожных путях и переездах – с участием автогужевого транспорта и скота. Любое происшествие на железной дороге на некоторое время останавливало движение поездов как по основным магистралям, так и на второстепенных подъездных путях, обслуживавших угольные и другие промышленные предприятия и организации. Несознательные граждане городов и поселков, а также некоторые хозяйствующие субъекты зачастую устраивали самовольные железнодорожные переезды, организовывали стихийные свалки мусора вблизи железнодорожных путей и на них. Они занимались строительством всевозможных хозяйственных сооружений на расстоянии ближе 25 метров от рельсов, устраивали стихийные огороды, а также протягивали через пути без согласования с работниками железной дороги трубопроводы, линии электропередач, осуществляли самовольный проезд на подвижном составе (дрезинах) [19, л. 95].

В связи с обозначенными событиями было принято решение Кемеровского облисполкома № 1115 от 15 сентября 1952 г. «О запрещении выпаса скота у железнодорожных путей, прогона его через неохранные переезды и проезда автогужевого транспорта

через переезды железных дорог и провоза по ним тяжеловесных грузов». В рамках этого решения сотрудникам ГАИ и других милицеевских подразделений предписывалось оказывать всяческое содействие работникам железнодорожного транспорта по выявлению нарушителей, привлечению их к строгой административной ответственности. Областной ГАИ были разработаны отдельные правила проезда через железнодорожные переезды для водителей автомашин. Этими правилами в обязательном порядке обеспечивались все автохозяйства области, организовывалось их изучение на местах [10, л. 38 – 39]. Кроме того, исполкомы Советов депутатов трудящихся городов и районов области дополняли эти правила в соответствии с местными особенностями [19, л. 95].

Во время проведения ежегодных демонстраций в честь празднования годовщин Великой Октябрьской социалистической революции и 1 мая сотрудники ГАИ обеспечивали порядок на улицах и площадях путем выставления заслонов из автомобильной техники и выставления милицеевских и автоинспекторских постов во время движения колонн демонстрантов. Автомобильную технику в распоряжение Госавтоинспекции выделяли предприятия и организации городов и районов. Количество выделяемой техники было значительным. В заслонах участвовало от 50 до 80 автомобилей [11, л. 34, 127]. В случаях проведения мото- и велоэстафет было обязательным предоставлять транспорт, участвующий в эстафетах, в ГАИ для проведения технического осмотра. Во время таких мероприятий сотрудники милиции следили за безопасностью уличного движения по всему участку проведения мероприятий [8, л. 210 – 211].

Технический осмотр авто- и мототранспортных средств организаций и предприятий, а также частных владельцев являлся неотъемлемой составной частью повседневной деятельности ГАИ. Выявление технически неисправных транспортных средств, запрещение их эксплуатации значительно снижало уровень дорожно-транспортных происшествий. Ежегодно проводились технические осмотры транспортных средств организаций и предприятий области, а также авто- и мототранспорта, принадлежавшего частным владельцам. По результатам осмотров сотрудниками Госавтоинспекции составлялись доклады в исполнительные комитеты Советов для выяснения обстоятельств с руководителями предприятий и организаций, запрещалась дальнейшая эксплуатация неисправного автотранспорта [17, л. 257]. В рамках технических осмотров и дополнительных мероприятий, таких как проверка территорий предприятий и организаций, где хранилась техника, выявлялись случаи разукрупнения автомобилей, устанавливались бесхозные автомобили. О подобных фактах инспекторы ГАИ составляли соответствующие документы. Материалы проверок передавались в органы прокуратуры, а также готовились доклады в органы исполнительной власти по территориям области [3, л. 11].

Для учета транспортных средств, находившихся в личном пользовании, в 1946 г. была налажена работа по их регистрации автоинспекторами ГАИ. Учету подлежали не только объекты авто- и мототранспорта, но и выездные лошади и велосипеды, а также лодки с взиманием установленного регистрационного

сбора [15, л. 18]. Уже с 1948 г. эта работа приобрела более упорядоченный характер. Устанавливался срок регистрации мотоциклов, велосипедов и других средств. Регистрации подлежали выездные и рабочие лошади, быки, волю, используемые в извозном промысле, в возрасте старше 2,5 лет. Годовой сбор составлял: с мотоциклов – 7 рублей с каждой лошадиной силы, с велосипеда – 7 рублей, с лошади – 150 рублей, с других животных – 50 рублей. Каждому транспортному средству, включая гужевые повозки, централизованно выдавался номерной знак. Его стоимость составляла 6 рублей (железо для изготовления – 1,5 рубля, покраска и изготовление – 2,5 рубля, накладные расходы – 2 рубля). В случае нарушений правил регистрации наказанием служили предупреждение, выговор, штраф в размере 100 рублей [20, л. 93]. Обо всех проводимых мероприятиях население оповещалось через местную печать. Взимание годовых сборов инспекторами ГАИ осуществлялось совместно с инспекторами по местным налогам исполнительных комитетов городских Советов депутатов трудящихся [13, л. 79].

Для поддержания сохранности дорожного покрытия на улицах и площадях городов, а также загородных дорог между населенными пунктами требовалось принятие определенных мер со стороны местных органов власти и сотрудников ГАИ. В разные годы принимались решения исполнительных комитетов Советов, где значились мероприятия по предотвращению разрушения дорожного полотна. Например, в г. Кемерово строго запрещался проезд грузовых автомашин по отдельным центральным улицам без специальных пропусков, выданных милицейским начальством [9, л. 178]. Запрету подвергались перепахивание и перекапывание дорог и полос отвода, сваливание на дорожное полотно и в кюветы мусора и грязи, провоз по мостам грузов, вес которых превышал установленную нагрузку, движение тракторов и других транспортных средств, имеющих металлические выступы на колесах (кроме зимнего времени года, в местностях, где слой снега составлял не менее 15 сантиметров) [18, л. 85].

Подготовка и переподготовка водительского состава автомобильного и автогужевого транспорта являлись одной из основных задач подразделений ГАИ. Для автомобилистов действовала квалификационная комиссия Госавтоинспекции Управления милиции Кемеровской области. После принятия необходимых экзаменов водителю автомобиля выдавалось соответствующее удостоверение на право управления автомобилями определенных типов с обязательным составлением соответствующего протокола [22, л. 167]. Инспекторский состав ГАИ готовил кадры шоферов не только для организаций и предприятий народного хозяйства, но и для действующих и тыловых частей армии [14, л. 27].

Особым моментом в деятельности ГАИ в Кемеровской области являлась подготовка водительского состава совместно с представителями кемеровской автошколы «Трансэнергокадры» для управления и технического обслуживания газогенераторных машин. Газогенераторный автомобиль – это автомобиль, двигатель внутреннего сгорания которого получает в качестве топливной смеси газ, вырабатываемый газогенератором [2, с. 262]. В качестве топлива для авто-

мобиля применялись дрова, угольные брикеты, торф и т. п. В СССР такие автомобили активно использовались массово с 1936 г. и до конца 1950-х гг. В данный момент эти автомобили промышленностью не выпускаются и они не используются.

При наличии в области определенного количества автомобильного транспорта главным средством передвижения и перевозки грузов в рассматриваемый период являлась автогужевая повозка. Местные исполнительные комитеты Советов депутатов трудящихся совместно с ГАИ пытались решить вопросы обучения водительского состава гужевого транспорта правилам уличного движения. Для этого руководителям организаций и предприятий надлежало направлять для обучения с получением специального удостоверения соответствующих работников. При отсутствии удостоверения на право управления автогужевой повозкой инспекторы Госавтоинспекции штрафовали нарушителей на месте на сумму 3 рубля, а для организаций штраф составлял 100 рублей [21, л. 155].

Для экономии горючих и смазочных материалов, эффективного использования рабочего времени водителей автомашин исполнительные комитеты Советов депутатов трудящихся вменяли в обязанности руководителей предприятий и организаций, имеющих автомобильный транспорт, перевозку дополнительных грузов (щебня, грунта и т. п.) в случаях, если рейс водителя (порожний пробег) был в попутном направлении к месту доставки груза. Контроль за использованием времени порожних пробегов автомобилей осуществлялся инспекторами ГАИ [4, л. 14].

Дорожные знаки значительно упрощали работу инспекторов регулирования уличного движения. Решение исполнительного комитета Кемеровского городского Совета депутатов трудящихся № 191 от 18 апреля 1946 г. регламентировало размещение дорожных знаков на территории города. Исходя из решения, предписывалась установка дорожных знаков исполкомами районных Советов по указанию Госавтоинспекции согласно новому ГОСТу 2965-45 [5, л. 218]. К 1953 г. в области было девять образцов дорожно-сигнальных знаков:

- 1) «Движение грузовых автомобилей воспрещено»;
- 2) «Конное движение воспрещено»;
- 3) «Проезд воспрещен»;
- 4) «Въезд воспрещен»;
- 5) «Указатель направления движения»;
- 6) «Место стоянки транспорта»;
- 7) «Осторожно – пешеходы»;
- 8) «Ограничение скорости»;
- 9) «Стоянка воспрещена» [12, л. 297 – 299].

Важным событием в г. Кемерово в 1953 г. явилась установка трех светофоров на перекрестках улиц города [12, л. 250 – 252].

Основными причинами аварий, несчастных случаев, наездов на пешеходов и домашний скот являлись случаи управления транспортным средством или гужевой повозкой в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости движения, перевозка людей в необорудованных грузовых автомобилях, эксплуатация неисправных автомобилей, движение пешеходов в неположенных местах, а также нарушение правил проезда через железнодорожные переезды.

Для исключения подобных причин использовались не только административные наказания в виде штрафов, но и профилактические мероприятия в виде бесед (в кинотеатрах, клубах, по радио), проведение на предприятиях и в организациях собраний водительского состава с обсуждением недостатков и поощрением лучших шоферов. Вводилось обязательное изучение правил уличного движения (в объеме 10 часов) в школах области с использованием информационных и обучающих плакатов [6, л. 40 – 42].

Сотрудники Государственной автомобильной инспекции внесли неоценимый вклад в обеспечение безопасности дорожного движения в городах и районах Кемеровской области в 1943 – 1953 гг. В связи с

ростом автомобильного парка региона увеличивались штаты инспекторов Госавтоинспекции, ужесточались требования ко всем участникам дорожного движения, внедрялись новые технические средства регулирования уличного движения. Сотрудники ГАИ проводили технический осмотр авто- и мототранспортных средств, регистрацию личных транспортных средств. Они занимались подготовкой и переподготовкой водителей автомобильного и автогужевого транспорта. В рассматриваемый период времени служба ГАИ приобрела значительный опыт работы, что и в дальнейшем положительно повлияло на ситуацию по обеспечению безопасности дорожного движения в Кемеровской области.

### Литература

1. ГАИ. 75. ГИБДД / автор концепции Ю. М. Мовшин. Кемерово: Фабрика современной печати, 2011. 164 с.
2. Газогенератор // Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А. М. Прохоров. М.: Советская энциклопедия, 1989.
3. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). Ф. Р-18. Оп. 5. Д. 18.
4. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 5. Д. 23.
5. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 5. Д. 24.
6. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 5. Д. 29.
7. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 5. Д. 30.
8. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 5. Д. 32.
9. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 6. Д. 12.
10. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 6. Д. 14.
11. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 6. Д. 15.
12. ГАКО. Ф. Р-18. Оп. 6. Д. 18.
13. ГАКО. Ф. Р-308. Оп. 1. Д. 32.
14. ГАКО. Ф. Р-625. Оп. 1. Д. 5.
15. ГАКО. Ф. Р-878. Оп. 1. Д. 16.
16. ГАКО. Ф. Р-878. Оп. 1. Д. 25.
17. ГАКО. Ф. Р-878. Оп. 1. Д. 27.
18. ГАКО. Ф. Р-896. Оп. 1. Д. 5.
19. ГАКО. Ф. Р-914. Оп. 1. Д. 215.
20. ГАКО. Ф. Р-943. Оп. 1. Д. 12.
21. ГАКО. Ф. Р-1086. Оп. 1. Д. 20.
22. ГАКО. Ф. Р-1134. Оп. 3. Д. 1.
23. Приказ народного комиссара внутренних дел Союза ССР за 1943 г. № 206. По личному составу. 29 января 1943 г. // Главное управление внутренних дел Кемеровской области. 1917 – 2002. Страницы истории / авт.-сост. А. А. Лопатин. Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 2002.

### Информация об авторе:

**Бурчак Владимир Ярославович** – соискатель кафедры новейшей отечественной истории КемГУ, [yaroslavich151@mail.ru](mailto:yaroslavich151@mail.ru).

*Vladimir Ya. Burchak* – post-graduate student at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University.

**(Научный руководитель: Генина Елена Сергеевна** – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры новейшей отечественной истории Кемеровского государственного университета, [whitesiberia@narod.ru](mailto:whitesiberia@narod.ru).)

**Scientific advisor: Elena S. Genina** – Doctor of History, Associate Professor, Professor at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University).

Статья поступила в редколлегию 12.09.2014 г.