

А.Є. Шевченко

Донецький інститут внутрішніх справ МВС України

ПРАВООХОРОННА ДІЯЛЬНІСТЬ СПІВРОБІТНИКІВ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ З ЗАПОБІГАННЯ АВАРІЙНОСТІ НА ДОРОГАХ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ 30-Х РОКІВ ХХ ст.

У цій статті на основі неопублікованих архівних документів і матеріалів досліджується діяльність співробітників ДАІ з забезпечення безпеки й запобігання аварійності на дорогах України в другій половині 30-х років ХХ ст.

У системі правоохоронних органів України особливе місце займають працівники Державної автомобільної інспекції, чия служба відрізняється багатогранністю, динамізмом і професійною специфічністю. Залежно від соціально-економічних, політичних змін у суспільстві змінювалися пріоритети головних напрямів, організаційні форми та методи діяльності й управління, галузеве підкорення міліціонерів-автомобілістів. При цьому незмінною та найважливішою завжди залишалася головна мета – захист особистості, прав і свобод громадян від злочинних посягань.

Ще на початку 90-х років минулого століття одна з російських газет писала, що не тільки власники автомобілів, але й рульові найманих машин дозволяють собі найпотворнішу їзду столичними вулицями. Автомобілі, видаючи відчайдушні звуки, мчаться зі швидкістю мало не кур'єрського потягу. Звичайно, що все, що зустрілося на шляху, руйнується [1]. Отже, історія майже вікової давності свідчить про те, що проблеми у відносинах «автомобіль – дорога – громадянин» існували завжди та з роками не втратили своєї гостроти.

1930-і роки характеризуються зростанням автомобільного парку в Україні, розширенням мережі доріг і автомагістралей, появою в містах електротранспорту. Крім того, вулицями міст продовжувала пересуватися велика кількість возів, велосипедів і мотоциклів, усе це загострювало й без того складну аварійну ситуацію в країні. Слабкий технічний контроль в автогосподарствах з боку керівників підприємств і недбале ставлення водіїв транспортних засобів до правил дорожнього руху стали причинами зростання аварійності. Усі ці проблеми необхідно було вирішувати, вживаючи кардинальних заходів у сфері регулювання й безпеки дорожнього руху.

Література з досліджуваної проблеми нечисленна. Дослідники А.С. Маслов, А.П. Тимченко, А.С. Чайковський, І.Г. Білас, А.Є. Шевченко розглядають у своїх роботах структуру міліції радянської України, основні напрями її діяльності напередодні й за років Великої Вітчизняної війни, проте досліджень, що висвітлюють боротьбу міліціонерів-автомобілістів з аварійністю на дорогах України в 1930-і роки, дуже мало, а ті, які є, важливого значення не мають [2-6].

У пропонованій статті автор на основі архівних документів і матеріалів міст Київ, Донецьк, Дніпропетровськ, Харків, а також періодичного друку висвітлює правоохоронну діяльність співробітників Державної автомобільної інспекції з забезпечення безпеки й запобігання аварійності на дорогах України в другій половині 30-х років ХХ ст.

3 липня 1936 року Рада Народних Комісарів СРСР затвердила Положення про Державну автомобільну інспекцію Головного Управління робітничо-селянської міліції

(ГУРСМ) НКВС СРСР [1]. До системи її органів увійшли апарати й підрозділи ДАІ управлінь міліції всіх республік, країв і областей. Саме з того часу автоінспекція стала державним позавідомчим органом контролю за дотриманням установлених правил і норм дорожнього руху й безпеки з боку всіх організацій, незалежно від їх галузевої приналежності. Вона виконувала розпорядчі й адміністративні функції безпосередньо на транспортних магістралях. Її завданнями стали боротьба з аваріями на дорогах, контроль за підготовкою водіїв, розроблення технічних норм експлуатації автотранспорту, якісний і кількісний облік автомотопарку. Регулюванням вуличного руху, наглядом за дотриманням відповідних правил займалися відділи регулювання вуличного руху (ВРВР; ОРУДи – російською мовою), що вже мали досвід такої роботи.

З метою рішучої боротьби з аваріями наказом Народного комісара внутрішніх справ УРСР від 1 липня 1937 року № 232 встановлено: «Обласним УРКМ силами Державтоінспекції, відділам зовнішньої служби і ОРУДів організувати систематичний нагляд за дисципліною водіїв, дотриманням ними правил руху і за технічним станом автотранспорту на лінії з тим, щоб жоден випадок порушення не залишився без відповідного регулювання.

Встановити особливий нагляд за автогосподарствами, в яких аварії носять систематичний характер. Перевіряти в цих господарствах стан трудової дисципліни, організацію інструктажу, підвищення кваліфікації водіїв і якості технічного контролю при випуску машин на лінію.

Притягати до відповідальності керівників автогосподарств, установ, що випускають на лінію технічно несправні автомашини і допускають до керування водіїв без прав на управління.

Не залишати жодної аварії без ретельного розслідування і притягнення винних до відповідальності. При розслідуванні особливу увагу звертати на технічний стан автомашин до аварії і при встановленні несправностей, що загрожують безпеці руху, притягати до кримінальної відповідальності адміністративно-технічний персонал автогосподарств.

Розслідування у справах аварій закінчувати в семиденний термін, наполягати на розгляді їх у судах поза чергою, організовувати показові процеси на підприємствах і опротестовувати невідповідні вирок.

Всім начальникам обласних УРКМ НКВС у двотижневий термін розробити проекти обов'язкових ухвал облвиконкомів про правила руху транспорту через залізничні переїзди і відрекомендувати їх на затвердження в обласний виконавчий комітет.

Начальникам обласних УРКМ УНКВС добитися реалізації пропозицій за наслідками обстеження залізничних переїздів, проведених обласними Державтоінспекціями.

Начальникам обласних УНКВС УРСР заслуховувати доклади начальників обласних УРКМ УНКВС про стан роботи щодо боротьби з аварійністю, що проводиться в області, і намітити конкретні заходи щодо ліквідації аварійності, виходячи з місцевих умов» [7].

Кардинальні перетворення в системі ДАІ супроводжувалися об'єктивними й суб'єктивними проблемами, що відображали особливості розвитку радянського суспільства в 1930-і роки. У радянській державі, як і раніше, не існувало єдиних правил дорожнього руху. Багато співробітників Державтоінспекції, набраних за рекомендацією партійних і комсомольських органів, не мали досвіду роботи, кваліфікації та відповідної підготовки. Серйозною проблемою була й відсутність необхідних автотранспортних засобів (автомобілів, мотоциклів), технічних приладів для контролю безпеки дорожнього руху. Вічною проблемою залишалася й низька якість дорожнього покриття, що обумовлювало швидку зношуваність автомобілів, їх технічну несправ-

ність. В умовах надзвичайної плинності кадрів водіїв, недостатньої вимогливості з боку керівників автопідприємств, через слабе знання правил дорожнього руху в другій половині 1930-х років у промислових регіонах України різко зросла кількість дорожньо-транспортних подій і аварій.

Звернемося до періодики передвоєнних років, у якій гостро ставилося питання про поточні проблеми профілактики й безпеки дорожнього руху. «Конституція поклала на нас відповідальність забезпечити недоторканність особи радянського громадянина, а також велику і відповідальну задачу – ліквідувати аварійність на автомобільному транспорті. Кожний працівник РКМ, від рядового міліціонера до старшого начальника, повинен повести рішучу боротьбу з аваріями і причинами, що їх породжують, бо кількість автомобільних жертв дуже велика і має яскраво виражену тенденцію до зростання. Так, наприклад, по Дніпропетровській області за 1936 рік сталося 459 аварій, в результаті яких загинуло 70 і поранено 328 осіб» [7], у Києві тільки за перше півріччя 1936 року в результаті аварій постраждало 275 осіб [7]. Наведені факти були характерними й для інших промислових регіонів республіки.

Неупереджені свідчення архівних документів підтверджують цей факт. Так, за п'ять місяців 1937 року на автомобільному транспорті України сталося 1183 аварії, у результаті яких загинуло 138 осіб, поранено 780 осіб і пошкоджено 766 автомашин.

Показники щодо окремих областей зафіксовано в табл. 1 [7].

Таблиця 1

Області	Кількість аварій	Загинуло людей	Поранено людей	Пошкоджено машин
Харківська	268	25	169	115
Київська	237	36	163	99
Одеська	185	17	84	144
Дніпропетровська	174	19	147	161
Донецька	154	23	123	124
Вінницька	120	15	70	81
Чернігівська	28	1	5	27
АМ РСР	17	2	19	15
Всього	1183	138	780	766

Статистика показує, що починаючи з березня 1937 року кількість аварій на дорогах постійно зростає. 70 % усіх аварій в Україні були обумовлені грубими порушеннями правил руху й низькою кваліфікацією водіїв, 67 % водіїв складали особи зі стажем понад один рік, тобто мали достатній досвід і знали правила руху; 52 водія виявилися особами, які не мали прав на управління автомобілями. 105 осіб були в нетверезому стані, 67 аварій сталося внаслідок випуску з гаражів несправних автомашин [7].

Для «оздоровлення клімату» на автомобільному транспорті співробітники ДАІ розпочали роботу в частині підвищення технічного рівня складу водіїв, перевірки кадрів автомобільного транспорту, організації спеціалізованих мобільних підрозділів – загонів автодорожнього нагляду, підвищення вимог з боку кваліфікаційних комісій до шкіл, що готували шоферські кадри. Крім того, за автотранспортні злочини були

введені штрафи й попередження, позбавлення прав водія, передання до суду матеріалів на шоферів і працівників адміністративно-технічного персоналу. Кваліфікаційні комісії УРКМ НКВС УРСР проводили повторні іспити для водіїв на знання правил дорожнього руху. Наприклад, у Сталінській області за 1939 рік іспити склали: шофери 1-го класу – 492 особи, 2-го класу – 1797 осіб, 3-го класу – 8867 осіб; автолюбители – 281 особа, мотоциклісти – 675 осіб і 142 викладача й інструктора автосправи – усього 12254 особи. З них витримали випробування 75 %. У результаті до кінця 1939 року кількість шоферів з 11947 зменшилася до 9340 осіб, тобто на 22 %, що позитивно вплинуло на якість складу водіїв області [8].

Високий рівень аварійності в Україні вказував також на слабкий нагляд за автомобільним транспортом з боку органів робітничо-селянської міліції НКВД УРСР. Начальники обласних управлінь РКМ НКВС УРСР не надавали належного значення питанням боротьби з аварійністю й нагляду за автомобільним транспортом. В архівних документах 1930-х років наголошувалося, що аварії є результатом поганої роботи не тільки автомобільних господарств, але й органів, яким партія й уряд доручили нагляд за автотранспортом [7]. Так, по місту Запоріжжя аварійність набула загрозливих масштабів. За грудень сталося 14 аварій, унаслідок яких 6 осіб загинуло, що складає 50 % смертних випадків від усіх аварій по області за грудень [7].

Із цією метою в 1938 році НКВС УРСР видав наказ, що був направлений на запобігання аваріям і катастрофам та на посилення нагляду за рухом транспорту. Існуюча постова система автодорожнього нагляду скасовувалася. У наказі йшлося про те, що органам робітничо-селянської міліції необхідно посилити контроль за дотриманням правил руху на дорогах з напруженими вантажними й легковими потоками, практикувати технічний огляд машин, перевірку прав на управління машиною в осіб, які сидять за кермом тощо [9].

Значно підвищувалися вимоги й до працівників ділянок і дистанцій Управління шосейних доріг НКВС СРСР. У наказі, виданому НКВС СРСР у зв'язку з організацією ДАІ, наголошувалося, що вона зобов'язана добиватися негайного зниження кількості аварій і поліпшення стану автомобільного транспорту, що має важливе значення для обслуговування всіх галузей народного господарства й особливе для оборони країни. Наказ зобов'язав органи міліції ретельно досліджувати причини автомобільних аварій, встановлювати винних і притягати їх до суворої відповідальності. Облік і розслідування аварій доручалися районним відділенням міліції, а розслідування справ про серйозні та складні аварії – автомобільним інспекторам безпосередньо.

Однією з причин зростання аварійності на дорогах, як засвідчують документи партійних і радянських органів передвоєнних років, було також злочинне потурання керівників автогосподарств, які допускали випуск на лінію технічно несправних автомашин. Наприклад, результати річного технічного огляду показали, що з 9373 машин Сталінської області справних виявилось 6058, тобто технічна готовність автомототранспорту на 1 січня 1940 року склала 68,8 %. Крім того, у період проведення технічного огляду було знято з експлуатації 728 несправних машин (7,7 %) оглянутого автопарку, з яких 218 машин (2,3 %) потребували капітального ремонту, зокрема 271 (2,9 %) – середнього та 239 (2,5 %) – поточного ремонту [8]. У Харківській області результати річного технічного огляду показали, що з 12050 оглянутих автомашин справними вважалися 72,2 %, а такими, що підлягали ремонту, – 27,8 % [10].

У 1940 році відділом ДАІ ГУРКМ НКВС були розроблені перші Типові правила руху вулицями міст і дорогами СРСР [1]. У цих правилах знайшли відображення стан автомобільної та дорожньої справи, досвід організації дорожнього руху й нові підходи до його вдосконалення. На їх основі розроблялися місцеві правила дорожнього руху. І хоча в них ще зберігалось багато невинуватених розбіжностей, а в ряді випадків і

суперечностей, що ускладнювали роботу водіїв, правила відіграли позитивну роль в організації дорожнього руху й забезпеченні безпеки всіх його учасників.

Пріоритетним напрямком діяльності ДАІ з запобігання дорожньо-транспортним пригодам і боротьби з аварійністю в 1930-і роки була й профілактична робота. Так, у другому півріччі 1939 року на території Сталінської області було проведено 3450 лекцій, підготовлено доповідей і бесід про безпеку руху для 418821 дітей, населення й робітників підприємств [8]. Окрім цього була підготовлена велика кількість плакатів, листівок, буклетів, публікувалися статті у фабрично-заводських багатотиражках з різних питань забезпечення й пропаганди безпеки дорожнього руху.

Таким чином, з моменту утворення Державтоінспекції в країні почалася серйозна робота з запобігання аварійності на дорогах. Співробітники ДАІ направили свою діяльність на систематичний нагляд за дисципліною водіїв, дотриманням ними правил руху, перевірку технічного стану автотранспорту, проведення агітаційно-масової роботи серед населення. У результаті виконаної роботи в кінці 1939 – а початку 1940 року в УРСР намітилася позитивна тенденція до зниження аварійності та травматизму на автомобільних магістралях. Прикладом може служити територія Сталінської (до 1938 року – Донецької) області. Так, якщо в III кварталі 1939 року було зареєстровано 125 аварій, що призвели до пошкодження 67 автомобілів і травмування 129 осіб (29 загинилих), то в IV кварталі 1939 року кількість дорожньо-транспортних пригод зменшилася в 2 – 3 рази та склала 54 аварії. Було пошкоджено 25 машин, зафіксовано 66 потерпілих, з них зі смертельним результатом – 5 осіб [8].

ЛІТЕРАТУРА

1. История Госавтоинспекции Донбасса. – Донецк, 2002.
2. Маслов С.А. Руководство Коммунистической партии деятельностью советской милиции в период Великой Отечественной войны (на материалах УССР): Автореф. дис... канд. ист. наук / ДСП. – Донецк, 1975.
3. Тимченко А.П. Організація і діяльність міліції радянської України в роки Великої Вітчизняної війни (червень 1941 – 1945 рр.): Автореф. дис... канд. юрид. наук. – М., 1982.
4. Чайковський А.С. Бойова діяльність воїнів-чекістів на території Української РСР (червень 1941 – листопад 1942 рр.): Автореф. дис... канд. іст. наук. – К., 1983.
5. Білас І.Г. Органи міліції Західних областей Української РСР 1939 – 1945 рр. (Виникнення, структура, діяльність): Автореф. дис... канд. юрид. наук. – М., 1989.
6. Шевченко А.Є. Державна автомобільна інспекція Сталінської області у боротьбі за безпеку дорожнього руху наприкінці 30-х – початку 40-х років // Схід. – 2002. – № 7.
7. Михайленко П.П., Кондратьєв Я.Ю. Історія міліції України. – К., 1999.
8. Державний архів Донецької області. – Ф. 326. – Оп. 5. – Спр. 43.
9. Державний архів МВС України. – Ф. 46. – Оп. 19. – Од. зб. 31.
10. Державний архів Харківської області. – Ф. 326. – Оп. 5. – Спр. 43.

А.Е. Шевченко

Правоохранительная деятельность сотрудников автомобильной инспекции по предотвращению аварийности на дорогах Украины во второй половине 30-х годов XX ст.

В статье на основе неопубликованных архивных документов и материалов исследуется деятельность сотрудников ГАИ по обеспечению безопасности и предотвращению аварийности на дорогах Украины во второй половине 1930-х годов XX в.

A.E. Shevchenko

In given article author investigates activity traffic militia officers on ensuring safety and preventing road accidents in Ukraine in second half 30-s on basis unpublished materials and documents.

Стаття надійшла 31.03.03.

З М І С Т

РЕЛІГІЄЗНАВСТВО

Бабін Б.В. Розвиток традиційних релігій корінних народів України як фактор їх національної самобутності	3
Бурлак С.М. Релігійний фанатизм: сутність і природа явища.....	12
Оленич Т.С. К проблеме анализа основных предпосылок зарождения сектантства в русском православии	22
Рощина Л.О. Становлення й розвиток Київської духовної академії і семінарії Української православної церкви	30
Ситник О.І. Діалог релігійної віри й науки	38
Тагліна Ю.С. Екологічні детермінанти релігії та роль релігії у формуванні екологічних цінностей українського етносу	44
Теремко В. Особливості християнської общини як релігійної спільноти	50
Титаренко О.Р. Аналіз соціальної концепції Російської православної церкви як спроба діалогу церкви та суспільства	56
Шпетна С.А., Сопельник Н.В. Біблійні ремінісценції в циклі «Псалми Давидові».....	62
Ющишин О.І. Духовність: християнський погляд	66

ФІЛОСОФІЯ

Гаврилов М. Розум як протилежна уму здатність до пізнання	72
Кодьєва О.П. Звертаючись до Юнга (естетична проблема витоків зображального).....	79
Кононенко Т.В. Своеволие как экзистенциально-ценностный выбор	85
Лебедь А.Е. Синергетическая методология исследований эволюционирующих социальных структур.....	93
Снегирёв И.А. Эпистемологический эволюционизм: на пути к синергетическому миропониманию.....	101
Стасенко С.А. Личность и общество: религиозный аспект социальной метафизики русского модерна	112
Туренко О.С. Роль феномену страху в аналітичній психології К.Г. Юнга	119

СУЧАСНА СОЦІАЛЬНА ФІЛОСОФІЯ

Березкина И.А. О формировании информационной культуры личности	127
Заблоцька К.В. Роль вивчення творів мистецтва у формуванні особистості майбутніх лікарів (вітчизняний і американський досвід)	133
Кіреєва Т.І. Постать М.В. Лисенка у світовому історико-культурному контексті (до 160-річчя від дня народження)	138
Коханчук Р.М. Гуманізація війни в сучасному католицизмі	143
Петінова О.Б. Елементи культурної спадщини як основа ціннісних орієнтацій особистості	150
Цвигун О.А. Утворення громадських об'єднань греків м. Донецька (90-і роки ХХ ст.).....	159
Шумунова Д.Д. Роль етнорелігійного фактора у збройних конфліктах сучасності.....	166

ІСТОРІЯ

Гончаренко О.М. Український волелюбний тип героя в козацькому фольклорі	171
Кузьменко М.М. Політика українізації: спосіб модернізації суспільства 1920 – 30-х рр в УСРР (Погляди науково-педагогічної інтелігенції)	180
Моргун В.А. Суб'єктивні аспекти історіографії громадянського суспільства в незалежній Україні	185
Полуденко С.В., Полуденко И.С. Экономико-политическое наследие восточных славян II – VI веков	194
Шевченко А.Є. Правоохоронна діяльність співробітників автомобільної інспекції з запобігання аварійності на дорогах України в другій половині 30-х років ХХ ст.	198

АВТОРИ НОМЕРА	203
----------------------------	-----

РЕЦЕНЗЕНТИ НОМЕРА	204
--------------------------------	-----

ДО ВІДОМА АВТОРІВ	205
--------------------------------	-----

НАУКА РЕЛІГІЯ СУСПІЛЬСТВО



2'2003

ISSN 1728-3671

Донецький державний інститут штучного інтелекту
Відділ у справах релігій
Донецької обласної державної адміністрації

НАУКА РЕЛІГІЯ СУСПІЛЬСТВО

№ 2'2003



ІІШІ «НАУКА І ОСВІТА»
2003

Головний редактор

Шевченко А.І., Заслужений діяч науки і техніки України, професор, д.т.н.,
доктор богослов'я, ректор Донецького державного інституту штучного інтелекту

Заступник головного редактора

Костенко Г.В., начальник відділу у справах релігій
Донецької обласної державної адміністрації

Відповідальний секретар

Кузьменко М.М., к.і.н., доцент, завідувач кафедри релігієзнавства, декан
факультету філософії та релігієзнавства Донецького державного інституту
штучного інтелекту

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ**ФІЛОСОФІЯ**

Морозов М.М., д.філос.н., професор
Нікітін Л.М., д.філос.н., професор
Ялі І.О., д.філос.н., професор
Альохін В.В., д.філос.н., професор
Гребеньков Г.В., д.філос.н., професор
Заблоцький В.П., д.філос.н., професор
Насько І.Т., к.філос.н., доцент
Бобкова Н.П., к.філос.н., доцент

ІСТОРІЯ

Липинський В.В., д.і.н., професор
Бсловолов Ю.Г., д.і.н., професор
Беспалов М.Є., д.і.н., професор
Лихолобова З.Г., д.і.н., професор
Розкошний А.П., д.і.н., професор
Грішин В.С., к.і.н., доцент
Казакова М.С., к.і.н., доцент
Белікова Н.Ю., к.і.н., доцент

Свідоцтво про державну реєстрацію: серія КВ № 3982 від 28.01.2000 р., ISSN 1728-3671

*Рекомендовано до друку вченою радою Донецького державного інституту штучного інтелекту
Міністерства освіти і науки України та Національної академії наук України.*

Протокол № 10 від 30 червня 2003 р.

*Постановою президії ВАК України від 11.04.2001 р. № 5-05/4 журнал «Наука. Релігія. Суспільство»
внесено до переліку фахових наукових видань України з філософських наук.*

*Постановою президії ВАК України від 12.06.2002 р. № 1-05/6 журнал «Наука. Релігія. Суспільство»
внесено до переліку фахових наукових видань України з історичних наук.*

Електронна версія знаходиться на web-сервері інституту (м. Донецьк): <http://www.iai.donetsk.ua>