

УДК 930.1(323.2)

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И УГОЛОВНАЯ ПРЕСТУПНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ В СРЕДНЕМ ПОВОЛЖЬЕ В НАЧАЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

© 2018 В.С. Новиков

Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова

Статья поступила в редакцию 13.03.2018

В настоящей публикации рассмотрены основные аспекты преступности на транспорте в начальный период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. Среднее Поволжье уже в первые месяцы войны оказалось в положении крупного транзитного узла, обеспечивающего сообщение центральных регионов страны с областями Сибири, Юга и Севера РСФСР. Особое внимание уделено преступлениям, связанным с нарушением правил дорожного движения и соответствующих нормативных актов.

Ключевые слова: Великая Отечественная война 1941-1945 гг., транспорт, преступление, нарушение правил дорожного движения.

Уголовная преступность на транспорте в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. рассматривалась правительством как явление, угрожающее обороноспособности страны. В силу значительных изменений в уголовном законодательстве, которые были продиктованы тяжелыми условиями военного времени, даже незначительные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта приобрели характер тяжких уголовных преступлений. Весь комплекс уголовно наказуемых деяний можно разделить на два крупных блока – преступления, совершенные на железнодорожном транспорте, и преступления, связанные с нарушением ПДД и эксплуатации автомобильного транспорта в военное время.

На железнодорожном транспорте наиболее распространенным видом преступления были хищения грузов. Всего за период 1941-1942 гг. на территории Куйбышевской области органами транспортной милиции было раскрыто около 27 тысяч таких деяний. В большинстве своем хищения происходили на местах длительных стоянок поездов – на ст. Нaleyка, Сызрань, Батраки¹. Так, в ноябре 1941 г. железнодорожная милиция вскрыла ряд случаев хищения грузов на Сызранском и Батрацком узлах. Паровозная бригада депо Сызрань – машинист С., его помощник М. и кочегар П. – в пути следования поезда вскрыли вагон и похитили крупную партию кожи. При обыске у одного лишь П. было обнаружено 39 кож, много гвоздей, углового железа и кондитерских изделий. Спустя месяц на станции Сызрань поймана шайка малолетних преступников. Сыновья грузчика склада Д., главного кондуктора Х. и плотника К. систематически срывали с вагонов пломбы и расхищали грузы. Квартиры их родителей превратились в склады. Там были

Новиков Владимир Сергеевич, аспирант кафедры истории. E-mail: v-novikov@list.ru

обнаружены мешки с пшеницей, мукой, тюки с ватой, шерстью, бутылки с растительным маслом, ящики консервов, красноармейские шинели. В декабре 1941 г. составитель поездов ст. Батраки К. и помощник машиниста паровозного депо А., вскрыв вагон в обрабатываемом ими поезде, похитили мешок сахара. Дела расхитителей транспортных грузов в течение трех дней слушались выездной сессией Военного трибунала железной дороги им. В.В. Куйбышева. Суд проходил в красном уголке паровозного депо Сызрань, присутствовали несколько сотен работников железнодорожного транспорта, а также членов их семей. Виновных приговорили к разным срокам заключения, а главные обвиняемые – М. и П. приговорены к расстрелу².

Вторым серьезным видом преступлений, которые в значительной степени тормозили работу железнодорожного транспорта, были задержки с вывозом доставленного или с погрузкой отправляемого груза. При такой ситуации подвижной состав железной дороги простаивал более 3 суток, что являлось уголовно наказуемым деянием. В феврале 1942 г. Куйбышевской областной прокуратурой было закончено следствие и направлено в суд дело по обвинению управляющего куйбышевским металлоскладом Металлоснаба Г., который не обеспечил выполнения постановления правительства об усилении выгрузки вагонов и допустил невывоз грузов с товарной станции Куйбышев в течение длительного времени (в среднем от 1 до 3 недель). Один вагон автоматной стали, прибывший еще 5 ноября 1941 г., вывезен только в феврале 1942 г., после возбуждения против Г. уголовного дела. Своим бездействием Г., по мнению следствия, помимо дезорганизации нормальной работы железной дороги причинил металлоскладу крупный материальный ущерб. За хранение стали, не вывезенной с 5 ноября 1941 г., металлоскладу начислен штраф в сумме

11424 руб. По вине работников Карбюраторного завода в течение долгого времени не было вывезено 4 вагона грузов, в том числе один вагон лака, разгруженный еще 28 января 1942 г. Лак был выгружен на открытую площадку, находился без какой-либо охраны и частично расхищался³.

Должностные преступления, связанные с нарушениями правил транспортировки, также были отнесены к разряду уголовно наказуемых деяний. Так, ответственные работники одного из заводов оборонной промышленности г. Куйбышева в 1941-1942 гг. систематически нарушали правила транспортировки специальной продукции. Под охрану одного лица, даже при следовании на дальнее расстояние, вручалось до 50 кг спецгруза. Бесперывность охраны груза не обеспечивалась. В результате притупления бдительности и отсутствия контроля за транспортировкой груз систематически оставался без охраны. 2 апреля 1942 г. экспедитор Л., прибыв на станцию в ожидании поезда, сдал груз на хранение неизвестным ему лицам, а сам пошел по личным делам. За нарушение правил транспортировки и охраны спецгрузов к лишению свободы судом военного трибунала экспедитор Л. был осужден на 6 лет, начальник цеха К. и начальник отдела сбыта Ф. – на 3 года каждый⁴.

Преступления на автомобильном транспорте в начальный период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. также не сошли на нет. Передача в ведение РККА до 40% автомобильного парка Среднего Поволжья повлекла за собой увеличение военной автомобильной техники в регионе. Шоферы подразделений РККА не были подотчетны органам ГАИ РКМ НКВД, поэтому несоблюдение ими правил безопасности дорожного движения носило массовый характер. Несмотря на неоднократные требования Управлений милиции по Куйбышевской области водители военных автомобилей и командование воинских частей нарушали установленные правила движения и эксплуатации автомобильного транспорта. На дорогах общего пользования автомобили следовали в одиночку, без номерных знаков, с явными техническими дефектами. К управлению автомобилями допускались военнослужащие, не имеющие прав на управление автомобилями, превышающие установленную скорость, игнорирующие дорожные знаки, в ночное время не включающие света фар. Подобные нарушения за первые месяцы войны приняли массовый характер, в результате чего не только выходил из строя автомобильный транспорт, но и погибли 14 гражданских лиц⁵.

23 июля 1941 г. в 19.00 машина без номерных знаков, принадлежащая 315 отдельной роте, под управлением водителя И. сшибла гражданина К., который с ушибами всего тела был направлен в клиническую больницу. 4 августа в 20.30 на площади Чапаева мотоцикл, принадлежащий полку

№60, под управлением мл. лейтенанта Г. на повышенной скорости допустил наезд на гражданина К., 52 лет, в результате чего пострадавший получил тяжелые ранения. 14 августа в 23.00 на Семейкинском шоссе в результате превышения скорости произошло столкновение двух автомашин без номерных знаков, принадлежащих 32 батальону 102 команды и 32 стрелковому полку НКВД. Тяжело ранен боец-красноармеец, автомобили выведены из строя⁶.

3 сентября 1941 г. в 18.00 ст. лейтенант Е., без прав управления, вел автомобиль ГАЗ-АА без номера, принадлежащий воинской части №0311, из г.Куйбышев в Сызрань. На паромной переправе через р.Волга, вопреки положенным правилам, он посадил в необорудованный кузов 10 пассажиров. Не доезжая 3 км до с.Новинки, Е. в результате отсутствия практических навыков и превышения скорости, допустил опрокидывание автомобиля. При аварии погибло 3 пассажира и 4 были тяжело ранены⁷.

За 1941-1942 гг. органами ГАИ Управления НКВД по Куйбышевской области было пресечено 79 случаев вождения автомобиля в нетрезвом виде. В большинстве своем автоинспекторам и постовым милиционерам удавалось предотвратить плачевные последствия таких преступлений. Выявлять нетрезвых водителей помогали как граждане, так и агентурные данные⁸. Но тем не менее не всегда даже специальные ведомственные подразделения могли проверять водителей на состояние алкогольного опьянения. Так, 2 февраля 1942 г. шофер грузовой автомашины гаража Куйбышевского исполкома облсовета П., будучи пьяным, отправился в очередную поездку. На ул. М. Горького он наехал на стоявшую у тротуара грузовую машину. В результате пострадал грузчик Ж., автомашина была повреждена. Народный суд 2 участка Дзержинского района г.Куйбышева приговорил шофера к 4 годам лишения свободы с возмещением за его счет нанесенного ущерба⁹. Шофер геологоразведочного треста Е. 1 февраля 1942 г., находясь в состоянии алкогольного опьянения, отправился в рейс. Развив большую скорость, Е. у трамвайной остановки на углу ул.Красноармейской и ул.Братьев Коростылевых наехал на военнослужащего С., которому нанес ушибы. Шофер пытался скрыться, но не справился с управлением автомашиной и на полном ходу врезался в кучу льда¹⁰.

Общественный транспорт в Среднем Поволжье был представлен автобусным сообщением в крупных населенных пунктах и трамвайным сообщением в г.Куйбышеве. При анализе делопроизводственных материалов советских и партийных структур не удалось выявить каких-либо сведений об аварийности или ненадлежащей эксплуатации автобусов. А вот допущение преступной халатности, выпуск на линии неисправных трамваев регистрировались органами РКМ

почти еженедельно. Так, в г.Куйбышеве в конце июня 1942 г. на Красноармейской улице трамвай №83-а, управляемый вожатой О., на полном ходу наехал на гр. Н. В результате Н. скончался. При выяснении обстоятельств этого случая установлено, что вагон О. был неисправен (не работал ручной и воздушный тормоза), что угрожало безопасности движения. Неисправный вагон выпустил из парка сменный мастер по ремонту вагонов Ш. Дело О. и Ш. 23 июня 1942 г. рассмотрел народный суд 17 участка Пролетарского района. Как выяснилось на суде, О., выезжая из парка, обнаружила неисправность ручного тормоза, но в парк не вернулась. Несколько позднее она установила, что не работает также и воздушный тормоз. Следуя далее, на Красноармейской улице она увидела гражданина, шедшего вблизи трамвайных путей. Не имея возможности применить воздушный или ручной тормоз, О., по ее словам, растерялась, не воспользовалась экстренным – электрическим тормозом, и человек попал под вагон. Ш. должен был, выпуская из парка вагон №83-а, проверить его исправность. Он этого не сделал, несмотря на то, что знал об обнаруженной накануне неисправности вагона, угрожающей безопасности движения. Как заявил на суде Ш., контроль за ремонтом вагонов ночью в парке поставлен плохо и ответственные работники парка в это время там не бывают. Выступавшие на судебном заседании свидетели подтвердили неудовлетворительное качество ремонта трамвайных вагонов, вследствие чего многие из них выпускаются неисправными. Нарсуд приговорил О. к 2 годам лишения свободы и Ш. – к 3 годам¹¹.

Много нареканий вызывала и работа автомобильного парка службы скорой медицинской помощи. Вот что об этом писала куйбышевская газета «Волжская коммуна»: «7 августа в 9 часов утра работница трампарка Д. была снята с трамвая с признаками преждевременных родов. Позвонили в «скорую помощь» и получили совершенно ясный ответ: «Можем принять вызов только от милиционера». Поставленного милиционера поблизости не оказалось, а милиционеры, проходившие мимо, позвонить не пожелали. Сопровождавшие больную снова обратились к «скорой помощи» и снова последовал ответ: «На улицу «скорая помощь» не выезжает». И так, назревает вопрос к заведующему горздравом т. Сорокину: в каких случаях можно обойтись без звонков милиционера?»¹².

Принятие значительного количества нормативных актов, регулирующих техническое состояние и обеспечение автомобильного транспорта в военное время, поставило ряд задач перед органами охраны безопасности дорожного движения. Одним из самых массовых среди преступлений такого характера было несоблюдение режима светомаскировки. Для Среднего

Поволжья это имело большое значение летом – осенью 1942 г., когда авиация противника уже долетала до территории г.Сызрань. Всего за первые полтора военных года за такое нарушение было оштрафовано 328 водителей автотранспортных средств¹³.

Например, 8 июля 1942 г. шофер Промбанка П. ехал с зажженными фарами. Несмотря на сигналы работника милиции шофер не остановил машину. Он потушил фары и скрылся. П. был задержан и предан суду. Ряд шоферов были оштрафованы на сумму до 100 руб. за езду с незамаскированными фарами, а также за неимение дисков с отверстиями, не соответствующими установленным размерам. В числе нарушителей правил светомаскировки за первые 10 дней июля 1942 г. по г.Куйбышеву значились шоферы С. (Фрунзенский райпищеторг), П. (Н-ский завод), К. (Автошкола «Трансэнергокадры»), Т. (Н-ский завод) и другие. Кроме того, за это же время по городу за выпуск в эксплуатацию автомашин, не обеспеченных приборами светомаскировки, были оштрафованы заведующий гаражом Ленинского райпищеторга Г., начальник транспортного отдела Н-ского завода Г., механик стройтреста К. и еще три человека¹⁴.

В средствах массовой информации вопрос о несоблюдении шоферами режима светомаскировки был признан настолько значимым, что даже одно преступное деяние могло быть освещено в нескольких сообщениях – до суда и после вынесения приговора. «В «Волжской коммуне» от 21 июля 1941 г. сообщалось о преступлении шофера куйбышевского отделения Промбанка П., нарушившего правила светомаскировки автомашины и порядок движения в период воздушной тревоги. 31 июля дело П. рассматривалось нарсудом 5 участка Фрунзенского района. Подсудимый сознался, что он выехал из ворот хлебозавода, не имея на это права, так как транспорт во время тревоги должен останавливаться. Кроме того, для лучшей видимости П. зажег свет в фарах. Лишь после свистка работника милиции он выключил свет, но не остановился, а наоборот, прибавил скорость. Затем он повернул машину в ближайшую улицу и скрылся. Нарсуд приговорил П. к пяти годам лишения свободы»¹⁵. Периодически в прессе звучали призывы к органам милиции и местной противовоздушной обороне к усилению контроля за выполнением водителями правил светомаскировки и немедленного привлечения к уголовной ответственности нарушителей¹⁶.

Таким образом, в начальный период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. на территории Среднего Поволжья противодействие и профилактика уголовной преступности на транспорте являлись важным направлением работы как правоохранительных органов, так и представителей общественности. Для борьбы с

уголовной преступностью на транспорте существовали отдельно выделенные структуры в органах НКВД, суда и прокуратуры. Тем не менее значительное количество преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, предопределило объявление в 1943 г. военного положения на всех железных дорогах страны. В то же время мобилизация из народного хозяйства субъектов Среднего Поволжья почти 40% всего автомобильного транспорта позволила ограничиться в деле противодействия нарушениям правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта оперативными мерами, а также постовой службой Государственной автомобильной инспекции.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Самарский областной государственный архив социально-политической истории (далее – СОГАСПИ). Ф.656. Оп.19. Д.29. Л.47.
- ² Суд. Хищники // Волжская коммуна. 1942. 28 января. №23 (6892). С.4.
- ³ Новиков В.С., Мухамедов Р.А. Развитие законодательства, регламентирующего дорожное движение в период от ОРУНД до ГАИ // Вестник Екатеринбургского института. №1 (37). М., 2017. С.48-53.

- ⁴ В военном трибунале // Волжская коммуна. 1942. 14 июня. №139 (7008). С.4.
- ⁵ Мухамедов Р.А., Архипов Д.В. Процесс административно-территориального устройства Ульяновского округа Средневожской области // Известия Самарского научного центра РАН. Т.19. №3. Самара, 2017.
- ⁶ СОГАСПИ. Ф.656. Оп.19. Д.29. Л.113.
- ⁷ Мухамедов Р.А. Научно-технический прогресс в Советском государстве в 1950-1980 гг.: организация и реализация (на материалах Среднего Поволжья): монография / Р.А. Мухамедов, Р.Р. Калимуллин. Ульяновск: УлГПУ им. И.Н. Ульянова, 2018. 94 с.
- ⁸ СОГАСПИ. Ф.656. Оп.21. Д.24. Л.119об.
- ⁹ Судебная хроника // Волжская коммуна. 1942. 11 февраля. №35 (6904). С.4.
- ¹⁰ Преступление шофера // Волжская коммуна. 1942. 19 апреля. №93 (6962). С.4.
- ¹¹ Суд. Вагон №83-а // Волжская коммуна. 1942. 3 июля. №155 (7024). С.4.
- ¹² Письма читателей. «Только по звонку милиционера» // Волжская коммуна. 1942. 19 августа. №195 (7064). С.3.
- ¹³ СОГАСПИ. Ф.656. Оп.21. Д.24. Л.93.
- ¹⁴ Нарушители режима светомаскировки // Волжская коммуна. 1942. 21 июля. №170 (7039). С.4.
- ¹⁵ Судебная хроника // Волжская коммуна. 1942. 6 августа. №184 (7053). С.4.
- ¹⁶ Нарушители режима светомаскировки // Волжская коммуна. 1941. 16 ноября. №271 (6830). С.4.

TRAFFIC REGULATIONS AND CRIMINAL OFFENCE ON TRANSPORT IN THE MIDDLE VOLGA REGION DURING THE INITIAL PERIOD OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

© 2018 V.S. Novikov

Ulyanovsk State Pedagogical University named after I.N. Ulyanov

The paper is devoted to the main aspects of crime in transport during the initial period of the Great Patriotic War. Even in the first months of the war the Middle Volga region turned out to a major transit hub providing the communication between the central regions and Siberia, the South, and the North of the RSFSR. Particular attention is paid to the crimes related to violation of traffic rules and relevant regulations.

Keywords: Great Patriotic War, transport, crime, violation of traffic rules.