

О.С. СИДОРОВА

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ СТРАНЫ И РЕГИОНА

В конце 1930-х годов отношения между СССР и Германией заметно обострились, и, хотя противостояние носило латентный характер, дальновидные политики и военные стратеги ощущали грядущее неизбежное столкновение. Несмотря на Договор о ненападении от 23 августа 1939 г. [1], практически произошедший начало мировой войне, и на совместный парад немецких и советских войск в Бресте, становилось ясно: вермахт оказался у границ СССР. Война становилась неизбежной.

В предвоенные годы советское правительство приняло ряд мер по совершенствованию структуры органов внутренних дел, в том числе в службе эксплуатации дорог и автомобильного транспорта, в составе которой была создана государственная автомобильная инспекция (ГАИ). В 1936 г. решением Совета Народных Комиссаров она была передана в ведение Главного Управления рабоче-крестьянской милиции [2]. Таким образом, была создана специализированная структура с функцией обеспечения безопасности на дорогах. Начались формирование ее аппарата, обучение кадров, разработка методологии деятельности в условиях социально-экономического развития страны в мирное время.

Великая Отечественная война внесла радикальные коррективы в деятельность ГАИ, отделов и отделений регулирования уличного движения (ОРУД), которые в экстренном порядке должны были перестроить свою работу на режим военного времени. Все усилия были направлены на проведение мобилизации автомобильного транспорта тракторов, мотоциклов для нужд армии. Инспектора ГАИ осматривали и проверяли техническое состояние автомобилей, подлежащих направлению в действующую армию, содействовали авторемонтным заводам и мастерским в восстановлении автомобильной техники [3].

Актуальность и сложность задач были сформулированы в выступлении одного из руководителей ГАИ: «Автомобильный транспорт в условиях военного времени играет исключительную роль в быстрой переброске войск, снаряжения, боеприпасов, продовольствия. Отсюда вывод: весь имеющийся в наличии транспорт должен работать с особой интенсивностью. Ни одна ходовая машина, ни один прицеп не должны простаивать лишней минуты в ожидании устранения дефектов. Ни одной неисправной машины не должно быть в районе. Вот боевые задачи Государственной автомобильной инспекции на сегодня...» [4].

Существенно изменилась деятельность подразделений ОРУДа. Была усилена постовая служба, организованы загородные заставы, ставшие непреодолимым барьером для многих диверсантов, пытавшихся проникнуть в прифронтовые города. Орудовцы проверяли состояние заградительных сооружений и железнодорожных переездов, следили за соблюдением правил светомаскировки. Не было прекращено также исполнение традиционных обязанностей, которыми занимались в мирное время. Например, пропаганда безопасности дорожного движения. Ее не только не свернули, но и, напротив, усилили. Частым явлением стали радиообращения к населению, публиковались статьи в газетах, демонстрировались кинофильмы, проводились беседы в школах, учреждениях и автохозяйствах.

Главное управление милиции НКВД СССР, осуществлявшее руководство ее местными органами, провело ряд административных мер по перестройке их ра-

боты, в том числе и служб Госавтоинспекции и ОРУДа. В соответствии с этими изменениями в НКВД ЧАССР и, в частности, Госавтоинспекции на период войны отменялись ежегодные очередные отпуска, принимались меры к повышению профессиональной подготовки кадров и укреплению связей с общественностью. В партийно-политической работе с сотрудниками милиции был совершен быстрый переход от задач мирного социалистического строительства к задачам военным. В республиканских, краевых, областных центрах стали постоянно действовать семинары секретарей партийных и комсомольских организаций по изучению практики работы, по подготовке и проведению собраний, планированию, контролю за выполнением принятых решений, по работе с молодежью.

Перечень милицеских изданий, освещавших деятельность служб Госавтоинспекции и ОРУДа, с началом войны несколько изменился. Прекратился выпуск «Бюллетеня ОРУД УРКМ г. Москвы» и «Бюллетеня ГАИ УРКМ г. Ленинграда и области». Но данный факт ни в коем случае не означал, что внимание к вопросам технического состояния автомобильного транспорта, его мобилизационной готовности, обеспечения безопасности дорожного движения отходило на второй план. Напротив, указанные аспекты всесторонне освещались в центральной и местной печати, милицеских и фабрично-заводских многотиражках. Авторами таких материалов являлись, главным образом, практические работники названных служб.

В книге «История ГАИ» авторы, например подсчитали количество публикаций в период с июня 1941 по 1945 гг. включительно. По их данным, газета «Правда» опубликовала более 15 материалов по этим вопросам, «Московский большевик» – более 30, «Горьковская коммуна» – более 15, «Орловская правда» – более 10, «Пролетарская правда» – более 25, «Сталинское знамя» – более 20. Значительно чаще эти вопросы освещали многотиражки «На боевом посту» (Москва), «На страже» (Московская область), «Пост революции» (Ленинград), «На страже» (Горький), «На страже революции» (Калинин), «На страже социализма» (Орел), «Советский милиционер» (Рязань) и др. [5].

Особенно большую работу провели сотрудники Госавтоинспекции в период битвы за Москву. Положение сложилось тяжелейшее. Для защиты столицы практически не было сил. Начавшееся 30 сентября 1941 г. наступление врага почти не встречало сопротивления. Горожане массово и оперативно возводили оборонительные сооружения, главным образом противотанковые рвы, эскарпы и контрэскарпы, требовавшие значительных по объему земляных работ. Для этого необходимо было ежедневно вывозить к местам создания заграждений десятки тысяч москвичей. В этих целях был осуществлен комплекс практических мер: взято на учет более 90 тыс. автомашин, запасных частей и агрегатов, мобилизовано для нужд фронта более 23 тыс. автомобилей, проведено шесть технических осмотров автотранспорта, организована работа шести авторемонтных мастерских, проведено более 1600 проверок автохозяйств по расходованию горюче-смазочных материалов и резины, проинспектировано 11 автопарков по использованию газогенераторных автомобилей, выдано более 14 тыс. водительских удостоверений. Сотрудники Госавтоинспекции принимали непосредственное участие в эвакуации народнохозяйственных грузов и населения, отбирали кадры водителей из числа москвичей, вели борьбу с бесхозяйственностью в транспортных отделах учреждений, ведомств и организаций города [6].

Дни героической обороны Москвы генерал-полковник П.А. Артемьев, бывший командующим Московским военным округом и Московской зоной обороны, вспоминал так: «Я не помню из истории ни одного осажденного города, в

котором так четко работали бы транспорт, торговая сеть и коммунальные предприятия, как это было в октябре 1941 года» [7].

Службы милиции в прифронтовых городах были приведены в боевую готовность и совместно с другими формированиями вступили в вооруженную схватку с врагом. В дни обороны Могилева многие сотрудники милиции не только поддерживали в городе порядок, вели борьбу с вражескими диверсантами, парашютистами, но, когда требовала обстановка, смело вступали в бой. Героический подвиг совершили инспектор ГАИ Д. Вольский и шофер-милиционер Н. Прокопович. Пулеметным огнем они встретили подразделения фашистов, пытавшихся с ходу захватить мост через Днепр. Более двух часов два смельчака вели бой, пока не подошло подкрепление. Когда погиб Д. Вольский, оборону моста держал Н. Прокопович. Враг не сумел завладеть мостом и использовать его для продвижения своих войск [8].

На самом трудном участке обороны Ленинграда, в районе Невской Дубровки, сражались три батальона милиции. Подразделение под командованием начальника ОРУДа А.И. Кудряшева, окопавшись на указанном рубеже, стало готовиться к атаке на противника. Сильный вражеский огонь не смог остановить милиционеров. Переправившись через Неву, батальон А.И. Кудряшева выбил противника с занятых им позиций [9].

Содействие и помощь работникам Госавтоинспекции в мобилизации автотранспорта оказали местные партийные, советские и комсомольские организации. Уже в первые три часа после объявления войны в Ленинграде было мобилизовано 500 автомашин, а к вечеру 23 июня 1941 г. – 60% грузового автотранспорта города и почти все легковые автомобили. К осени 1941 г. Рязанская область передала армии 68% имеющихся автомобилей, много автотранспортного оборудования. Одновременно была развернута сеть авторемонтных мастерских. Надо было срочно наладить капитальный ремонт автомобилей [10].

Организационно-практические мероприятия по перестройке работы служб Госавтоинспекции и ОРУДа, принятые на начальном этапе войны оказались эффективными. По решению партийных и советских органов в подразделения ОРУДа пришло пополнение – женщины, заменившие отцов и братьев, призванных на фронт. Они быстро освоили сложные обязанности регулировщиц уличного движения, бдительно несли постовую службу. Благодаря точному учету автотранспорта и контролю за выполнением нарядов на поставку автомобилей в действующую армию и службы тыла, активности, настойчивости и принципиальности сотрудников ГАИ по отношению к отдельным должностным лицам, тормозившим под разными предлогами реализацию этих мероприятий, в основном удалось выполнить правительственные задания. К 1 октября 1941 г. в целом по стране Вооруженным Силам СССР было передано около 190 тыс. автомашин, т.е. 39,3% от общей численности автомобильного парка [11]. В этом проявилось истинное единство фронта и тыла – то уникальное состояние духа, когда народ чувствует себя единым организмом, осознающим, что только в таком формате бытия возможна победа над сильным и коварным врагом. Лозунг «Все для фронта! Все для победы!» не был декларативным, а заключал глубокий духовный смысл нравственной мощи.

Учитывая дефицит жидкого топлива в военное время, Госавтоинспекция повела решительную борьбу за его экономию. В соответствии с постановлением Экономического Совета при СНК СССР от 8 февраля 1942 г. и ГАИ Чувашской АССР стала осуществлять надзор за внедрением газогенераторных установок в

автомобили, пресекать случаи переоборудования автомобилей с такими установками для работы на жидком топливе, контролировать, чтобы при наличии бензиновых и газогенераторных автомобилей эксплуатировались последние. Одновременно был установлен надзор за расходом легковыми автомобилями бензина строго по лимитным книжкам, пресекались факты разбазаривания и списания сожженного бензина за счет грузовых машин, комбайнов и тракторов [12].

Во время войны произошли некоторые изменения в подготовке водительских кадров. Так, работники Госавтоинспекции предъявляли повышенные требования к лицам, обучавшимся на курсах водителей по направлению воинских частей, учитывая, что им придется работать в сложной военной обстановке. В соответствии с постановлением СНК СССР от 10 октября 1942 г. они осуществляли переподготовку водителей для работы на газогенераторных автомобилях. В программу экзаменов включались вопросы об устройстве и принципах работы газогенераторных установок [13]. Объем работы сотрудников милиции по подготовке водительских кадров в период войны значительно возрос.

При обучении водителей для нужд народного хозяйства Госавтоинспекция совместно с Наркомздравом СССР несколько снизила требования, предъявляемые к физическому состоянию лиц, допускаемых к работе в качестве водителей, поскольку в тылу ощутимо уменьшилось количество здоровых людей и квалифицированных водителей автотранспорта.

Военная обстановка внесла некоторые изменения в практику надзора за техническим состоянием и использованием автотранспорта. Госавтоинспекция стала шире информировать партийные и советские органы по этим вопросам. Главное управление милиции НКВД СССР по поводу наиболее серьезных нарушений в этой сфере чаще привлекало к административной, а в исключительных случаях и к уголовной, ответственности руководителей автохозяйств, виновных в разуклопке автомашин и разбазаривании запасных частей к ним. Наряду с учетом автотранспорта и контролем за его техническим состоянием Госавтоинспекция много внимания уделяла организации авторемонтных мастерских.

Советские войска, которые вели крупные наступательные операции в 1943 г., нуждались в пополнении автотранспортом. В связи с этим возникли неотложные задачи и перед работниками ГАИ, нашедшие отражение в передовой центральной газеты страны: «Госавтоинспекция, учреждения Народного комиссариата автомобильного транспорта обязаны принять самые срочные и радикальные меры к восстановлению, ремонту необходимых автомобильному парку и дорогостоящих агрегатов и деталей. Те детали, которые в обычное время считалось нерациональным подвергать ремонту, например шестерни, в настоящее время необходимо восстанавливать» [14].

Для решения этих задач Госавтоинспекция Чувашской АССР несколько видоизменила порядок проведения технических осмотров автотранспорта. Проводившиеся, как правило, два раза в год, они были дополнены проверками работы ремонтных баз, выявлением наличия запасных частей на складах автобаз, предприятий и хозяйств, установлением жесткого контроля за качеством и сроками ремонта машин. В ходе этой работы вносились предложения в партийные и советские органы о перераспределении запасных частей, более полном использовании ремонтных возможностей автобаз, налаживании изготовления запасных частей самими предприятиями и хозяйствами, закреплении подлежащих ремонту автомашин за мастерскими других ведомств, передаче автомашин, не ремонтировавшихся более шести месяцев, хозяйствам, имевшим запасные части.

Определенную работу проводила Госавтоинспекция по эффективному использованию трофейного автотранспорта: учитывала, распределяла по ведомствам, давала распоряжения на разукомплектование. А такого автотранспорта было немало. Только в Сталинградской битве противник потерял более 61 тыс. автомашин [15].

Партия и правительство, как и раньше, придавали большое значение профессиональной подготовке работников милиции. В годы войны функционировала Центральная школа милиции НКВД СССР, готовившая руководящие кадры. Ежегодно она выпускала более 450 человек. В мае 1943 г. на базе Центральной школы милиции была создана Высшая школа НКВД СССР для подготовки в основном руководящих работников и экспертов-криминалистов. Кадры среднего звена готовили Саратовская, Омская, Ташкентская, Ленинградская, Новосибирская, Новочеркасская школы милиции. В 1944 г. открылась Московская школа милиции, в которой обучалось 500 человек.

Важное значение придавалось общеобразовательной подготовке милиционеров. Так, с 1 марта 1945 г. в подразделениях РУД города Горького открылась школа, в которой милиционеры занимались по программе неполной средней школы – во 2, 3 и 4 классах [16]. Работа по повышению профессионального уровня подготовки рядовых сотрудников ГАИ проводилась и на местах. В НКВД Чувашской АССР с 1944 г. проводилась оперативно-служебная, политическая и боевая подготовка личного состава органов и частей милиции. Так в 1945 г. с этой целью предусматривались 10-дневные учебные сборы межрайонных госавтоинспекторов. Сборы проходили перед ежегодным техническим осмотром автопарка и были рассчитаны на 100 часов занятий по физической, специальной, огневой и марксистско-ленинской подготовке [17].

Забота партийных и советских органов о профессиональной и общеобразовательной подготовке работников Госавтоинспекции и ОРУДа не прошла бесследно. Начиная с 1944 г. в деятельности этих служб наметились очевидные позитивные сдвиги в усилении контроля за техническим состоянием автотранспорта, экономией горючего и укреплении дисциплины среди водительского состава. Сотрудники Госавтоинспекции стали проводить предварительные проверки готовности автохозяев к техническим осмотрам. При этом для выработки мер по ликвидации выявленных недостатков созывались совещания на отдельных предприятиях, а также городские, районные и кустовые совещания работников автотранспорта с участием милиции и представителей партийных и советских органов.

Важную роль в достижении этих результатов сыграла печать. Она оперативно и целенаправленно помогала Госавтоинспекции в решении многих проблем автотранспорта. Ее деятельность получала высокую оценку: «В период войны Горьковская область мобилизовала в Красную Армию тысячи автомобилей. В несколько раз увеличился объем работы Госавтоинспекции по подготовке водителей, борьбе с аварийностью. Начавшийся годовой технический осмотр имеет большое значение» [18]. В средствах массовой информации рассказывалось об опыте передовых коллективов и их руководителей в проведении техосмотров.

Еще продолжались боевые действия на фронте, а в тылу уже принимались новые решения партийных и советских органов по обеспечению безопасности дорожного движения. В правилах уличного движения особо подчеркивались роль и ответственность водителей и руководителей автохозяев за техническое состояние автотранспорта. Большое внимание работники Госавтоин-

спекции и ОРУДа стали уделять пропаганде безопасности дорожного движения, которая включала чтение лекций и проведение бесед по правилам уличного движения, выпуск брошюр и листовок, организацию специальных радиопередач и публикацию статей.

Деятельность Госавтоинспекции и ОРУДа в период Великой Отечественной войны, несмотря на экстремальные условия, в целом обеспечила успешное выполнение поставленных перед ними задач, что внесло немалый вклад в укрепление экономической и оборонной мощи нашей страны. Результаты деятельности службы дорожного движения, позитивные итоги их функционирования во многом были обеспечены высокой ответственностью и профессионализмом кадрового состава, самоотверженностью сотрудников, умелым руководством. Несмотря на то, что многие милиционеры, служившие в ГАИ и ОРУДе, были призваны в действующую армию, командование служб смогло найти им достойную замену в лице женщин и совсем молодых сотрудников, что свидетельствует о зрелости ведомства, способности к эффективной деятельности в экстремальных условиях.

Литература и источники

1. См: 1939 год: Уроки истории. М.: Мысль, 1990. С. 319-354.
2. См: МВД России. Энциклопедия. М.: Объединенная редакция МВД России, 2006. С. 138.
3. См: Советская милиция: история и современность (1917-1987). М., 1987. С. 160.
4. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 91.
5. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 123.
6. Там же. С.124.
7. Цит. по: Советская милиция: история и современность (1917-1987). С. 163.
8. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В.; История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 127.
9. Цит. по: Советская милиция: история и современность (1917-1987). С. 176.
10. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В.; История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 128.
11. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 130.
12. Там же. С. 131.
13. Там же. С. 131.
14. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 134.
15. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 136.
16. Там же. С. 104.
17. Архив МВД ЧР, ф. 134, оп.1, д. 13, л. 29.
18. Цит. по: Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ (К 60-летию Госавтоинспекции МВД России). М.: Гуманитарий, 1996. С. 140.

СИДОРОВА ОЛЬГА СТАНИСЛАВОВНА родилась в 1970 г. Окончила Чувашский государственный университет и Чебоксарский филиал Нижегородской академии МВД РФ. Соискатель кафедры документоведения и документационного обеспечения управления Чувашского университета. Область научных интересов – история правоохранительных органов, ГАИ и силовых структур. Автор 1 научной работы.
