

УДК 94(47).084.8

DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-1-9-15

**А. В. ЖАДАН**Владивостокский филиал  
Дальневосточного юридического  
института МВД России,  
г. Владивосток

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ОРГАНОВ НКВД ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В 1941—1945 гг.

Публикация посвящена малоизученному аспекту деятельности органов внутренних дел Дальнего Востока в период Великой Отечественной войны — обеспечению безопасности дорожного движения. Основу работы составили неопубликованные источники, относящиеся к служебной и партийной документации краевых управлений НКВД Хабаровского и Приморского краев. Методологическая основа исследования — принципы историзма и системности, а также общенаучные исторический и логический методы. Дана характеристика ситуации в сфере безопасности дорожного движения на Дальнем Востоке в изучаемый период; анализируются причины и условия ее ухудшения; меры, предпринимаемые органами внутренних дел по нормализации оперативной обстановки.

**Ключевые слова:** НКВД, Великая Отечественная война, Дальний Восток, тыл, прифронтовая зона, ГАИ, Госавтоинспекция, безопасность дорожного движения, военная антропология, повседневность.

**Введение.** 1930—1940-е годы стали временем быстрого увеличения числа автомототранспорта на улицах советских (особенно крупных) городов (табл. 1). В этой связи обеспечение безопасности дорожного движения было относительно новой, но постоянно актуализирующейся задачей органов внутренних дел.

Годы Второй Мировой войны стали серьезным испытанием способности правоохранительных органов обеспечить правопорядок в тылу страны. Не случайно исследование данного периода истории органов внутренних дел привлекает внимание многих исследователей, в том числе представителей дальневосточной историографии [1—3].

В частности, рассматривались отдельные вопросы перехода органов НКВД Приморского края к работе в условиях военного времени [4]. Получили освещение различные аспекты формирования, обучения и деятельности на территории Дальнего Востока истребительных батальонов, диверсионно-разведывательных групп, партизанских отрядов,

местной противовоздушной обороны в период Великой Отечественной войны [5, 6]. Также в трудах современных историков затрагивались аспекты становления и развития профессионального образования и служебной подготовки сотрудников НКВД Дальнего Востока [7, 8], проблемы комплектования и качества кадров [9], некоторые аспекты противодействия преступности и охраны правопорядка [10—12].

В последнее время появляется все больше научных работ, посвященных деятельности органов милиции различных регионов страны по обеспечению безопасности дорожного движения [13, 14].

Однако работа дальневосточных органов НКВД в данной сфере до сих пор остается одним из наименее изученных аспектов их деятельности в годы Великой Отечественной войны. Между тем изучение опыта деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения в тяжелых условиях военного времени представляет актуальную задачу исторической науки,

Таблица 1

## Количество автотранспорта на территории Хабаровского края (1939–1945 гг.)

| Дата       | Количество зарегистрированного автотранспорта |
|------------|---|
| 01.01.1939 | 10753   |
| 01.01.1940 | 18133   |
| 01.01.1941 | 18236   |
| 01.07.1941 | 18624   |
| 01.01.1942 | 16474   |
| 01.01.1943 | 18161 (+ 565 мотоциклов)                      |
| 01.01.1944 | 7862  |
| 01.01.1945 | 7532  |

Источник: Государственная автомобильная инспекция Хабаровского края 1936–1996. Хабаровск: Приамурские ведомости, 1996. С. 8.

как в теоретическом, так и в практическом аспекте. Дальневосточный регион представляет в этом плане особый интерес, поскольку в период 1941–1945 гг. ему довелось выступать как в роли глубокого тыла, так и прифронтной зоной советско-японской войны.

Цель данного исследования — изучение исторического опыта органов НКВД Дальнего Востока в области обеспечения безопасности дорожного движения в 1941–1945 гг. Автором ставились задачи: проанализировать развитие ситуации в данной сфере; установить ключевые детерминанты, влиявшие на нее; определить основные формы и методы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности на дорогах Дальневосточного региона.

Источниковой базой данного исследования стала служебная документация территориальных органов НКВД на Дальнем Востоке, отложившаяся в фондах Архива УМВД России по Приморскому краю (далее — АУМВД по ПК), Архива УМВД России по Хабаровскому краю (далее — АУМВД по ХК), материалы первичных партийных организаций органов внутренних дел, извлеченные из фондов Государственного архива Хабаровского края (далее — ГА ХК). Также в качестве источника данной публикации были привлечены воспоминания Василия Ефремовича Бочурко (руководившего Госавтоинспекцией Хабаровского края с 1943 по 1960 г.), опубликованные в юбилейном ведомственном издании «Государственная автомобильная инспекция Хабаровского края 1936–1996».

**Основная часть.** Особенностью нормативного регулирования сферы дорожного движения было отсутствие в рассматриваемый нами период в законодательстве СССР единых, общеобязательных правил. Местные органы советской власти самостоятельно разрабатывали и принимали такого рода документы на основе типовых «Правил дорожного движения по улицам и дорогам Союза ССР». Следствием такого нормотворчества становилось то, что в отдельных городах и районах даже одного края (области) могли отличаться некоторые детали правил дорожного движения.

Так, в г. Хабаровске действовали «Правила уличного движения по городу Хабаровску», принятые местным городским Советом рабочих, крестьянских

и красноармейских депутатов 27 февраля 1938 г. В частности, в документе устанавливались особенности скоростного режима на отдельных участках дорог и правила проезда некоторых перекрестков города [15, с. 8–9]. Очевидно, что человек, впервые попавший в город, не мог знать этих местных правил. С учетом специфики Дальнего Востока, где имели место активные миграционные процессы, а значительное число водителей составляли военнослужащие и заключенные, такое положение провоцировало высокую аварийность на дорогах. Таким образом, разнообразие местных нормативных документов, регламентировавших уличное движение, затрудняло профессиональную подготовку водителей, не способствовало повышению дисциплины участников дорожного движения, затрудняло работу органов Госавтоинспекции.

В исследуемый нами период охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на дорогах возлагались на структурные подразделения территориальных органов милиции: (взводы, отделения) регулирования дорожного движения (далее — РУД), а также инспекторов Госавтоинспекции (далее — ГАИ).

Необходимо отметить, что переход страны на военное положение существенным образом сказался на качестве комплектации дальневосточных органов НКВД. Массовая мобилизация лиц рядового и младшего начальствующего состава (особенно затронувшая подразделения РУД) привела в моменте к ситуации кадрового кризиса, характеризовавшегося:

1) количественным дефицитом кадров, который органы внутренних дел были вынуждены восполнять в большой спешке, частично за счет женщин и мужчин пожилого возраста. Результатом такой поспешности стало снижение качества проверок и проникновение в органы НКВД определенного количества лиц не пригодных к службе по уровню образования, здоровью, личным и морально-деловым качествам;

2) снижением процентной доли наиболее идеологически мотивированных сотрудников (коммунистов и комсомольцев) и поступлении в органы НКВД значительного числа лиц, призванных военкоматами, которые часто не имели никакой внутренней мотивации к правоохранительной службе, ждали демобилизации и возвращения к привычной, довоенной деятельности.

В военные годы служебная нагрузка ГАИ существенно выросла, прежде всего за счет увеличения числа мобилизационных и контрольно-технических мероприятий [16, с. 30–31].

К числу основных задач, реализуемых дальневосточными органами Госавтоинспекции, в рассматриваемый период времени относились:

- мобилизация транспорта для нужд фронта, спецстроек НКВД, строительства колхозных дорог;
- контроль технического состояния автотранспорта и экономии бензина хозяйствующими субъектами;
- контроль за подготовкой водительских кадров и экзаменационная работа;
- контроль за дорожным движением, обеспечение его безопасности;
- профилактика аварийности на дорогах, пропаганда безопасности дорожного движения [17, л. 15; 18, л. 67–68].

В связи с высоким объемом возложенных задач, в территориальных органах НКВД практикова-

Сведения о мероприятиях по пропаганде безопасности дорожного движения в г. Хабаровске за 1942 г.

| Вид мероприятия             | Период времени              |                              |
|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|
|                             | Январь – апрель 1942 г.     | Май – декабрь 1942 г.        |
| Лекции и беседы             | –                           | 43 (охвачено 3876 чел.)      |
| Выпущено печатной продукции | –                           | 1500                         |
| Выпущено радиопередач       | 5                           | 16                           |
| Проведено киносеансов       | 52<br>(охвачено 15600 чел.) | 111<br>(охвачено 28500 чел.) |

Источник: ГАХК. Ф. П-513. Оп. 1. Д. 4. Л. 67 об.

Таблица 3

Данные о дорожно-транспортных происшествиях и карательной политике в сфере безопасности дорожного движения по г. Хабаровску за май–ноябрь 1942 г.

|                           | май | июнь | июль | август | сентябрь | октябрь | ноябрь |
|---------------------------|-----|------|------|--------|----------|---------|--------|
| Всего ДТП                 | 13  | 7    | 11   | 12     | 13       | 9       | 21     |
| Число погибших            | 2   | 1    | 2    | –      | 4        | 2       | 10     |
| Число травмированных      | 16  | 14   | 7    | 30     | 24       | 14      | 19     |
| Повреждено машин          | 9   | 5    | 6    | 9      | 7        | 5       | 7      |
| Возбуждено уголовных дел  | 5   | 7    | 8    | 10     | 10       | 9       | 17     |
| Оштрафовано водителей     | –   | 79   | 70   | 57     | 175      | 141     | 220    |
| Оштрафовано руководителей | –   | –    | 7    | 2      | 12       | 10      | 40     |
| Заменено талонов          | –   | 60   | 65   | 72     | 64       | 68      | 118    |
| Лишено водительских прав  | –   | –    | –    | 5      | 5        | 5       | 7      |

Источник: ГАХК. Ф. П-513. Оп. 1. Д. 4. Л. 67 об. – 68

лось освобождение инспекторов Госавтоинспекции от дежурств, запрещалось их привлечение к выполнению задач, не связанных с обеспечением безопасности дорожного движения [19, л. 111].

Одновременный рост числа автотранспорта и загруженности инспекторов ГАИ в совокупности с кадровыми и материально-техническими трудностями, характерными для органов внутренних дел рассматриваемого периода, обусловили в целом неблагоприятную ситуацию в сфере обеспечения дорожной безопасности. Негативным фактором второй половины 1941 г. стало интенсивное передвижение по дорогам Дальневосточного региона воинских соединений в ночное время в условиях светомаскировки [15, с. 9]. Так, в 1941 г. в г. Хабаровске в 2,5 раза возросло количество граждан, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий [20, л. 158].

Негативные тенденции высокой аварийности, смертности и травматизма (в том числе детского) на дорогах Дальнего Востока продолжили усугубляться в 1942 г. До трети погибших составляли дети. Более половины учтенных ДТП совершались по вине водителей-военнослужащих. Среди причин дорожно-транспортных происшествий большую часть составляли нарушения со стороны водителей, нетрезвое вождение, также имели место ДТП по причинам технической неисправности транспорта и неосторожности пешеходов [18, л. 67 об.].

В качестве основной причины сложившейся неблагоприятной ситуации в сфере безопасности до-

рожного движения руководство и партийные органы НКВД Дальнего Востока видели недостаточную профилактическую работу ГАИ. Как отмечалось в тексте протокола одного из партийных собраний Управления милиции УНКВД по Хабаровскому краю (УНКВД по ХК) (ноябрь 1941 г.), «мы не научились предупреждать аварии и не навели надлежащий порядок в дисциплине среди водительского состава» [20, л. 158].

В этой связи со второй половины 1942 г. начинает усиливаться профилактическое направление работы дальневосточных органов Госавтоинспекции. Основными линиями этой деятельности стали усиление пропагандистской работы (табл. 2) и широкая реализация мер административно-правового воздействия (штрафных санкций, в том числе на руководителей, замены талонов, лишения водительских прав).

Наиболее распространенными формами пропагандистской работы были собрания с трудовыми коллективами водителей и автомехаников, радиопередачи, демонстрация кинороликов, распространение листовок.

При этом характерно, что меры уголовной репрессии в этой сфере оставались на одном уровне (табл. 3). Всего за 1942 г. в Хабаровском крае за грубые нарушения в области безопасности дорожного движения к уголовной ответственности было привлечено 49 человек, в то время как к различным мерам административного воздействия — 830 [18, л. 67 об.].

В течение всего военного периода времени деятельность дальневосточных органов Госавтоинспекции сталкивалась с проблемами кадрового и материально-технического обеспечения.

Так, к 1944 г. в Госавтоинспекции Хабаровского края работало 56 человек, среди которых высшее образование имели четверо, а еще четверо — среднее техническое. Остальные сотрудники приобретали профессиональные знания в рамках служебной подготовки и в ходе непосредственной практической деятельности. Из-за нехватки бензина и смазочных масел остро стоял вопрос о переводе техники на твердое топливо и жестком контроле за использованием газогенераторного автопарка. Для легковых автомобилей устанавливался лимит расхода бензина — 50 кг в месяц [15, с. 9].

Характерно, что за годы войны (особенно в 1944–45 гг.) автомобильный парк региона существенно уменьшился (табл. 1). Снимались с учета автомашины, принадлежащие НКО и войскам НКВД, мобилизованные для нужд Красной Армии, производилась выбраковка вышедших из строя, осуществлялась переброска транспорта для обеспечения экономических потребностей других регионов.

Однако, несмотря на сокращение автопарка, ситуация на дальневосточных дорогах продолжала оставаться напряженной. Так, за 1944 г. в г. Хабаровске было зарегистрировано 110 аварий (учету подлежали только происшествия с погибшими и ранеными), суду было предано 70 человек. За этот же период органами Госавтоинспекции было выявлено 23 случая использования автомашин в корыстных целях, за что восемь человек было привлечено к уголовной ответственности, а 15 — получили административные взыскания [15, с. 9].

События второй половины 1945 г. (перемещения больших масс войск, военнопленных, амнистированных заключенных, демобилизованных фронтовиков) негативно отразились на криминологической картине и состоянии общественного порядка в регионе, затронув, в том числе, сферу безопасности дорожного движения. В связи с массовыми перемещениями войск на дорогах дальневосточных городов существенно увеличилось количество автотранспорта, остро встала проблема автолихачества, часто сопровождаемого человеческими жертвами. Так, во второй половине 1945 г. число погибших на дорогах Хабаровска выросло более чем в 5 раз, а раненых — в 4,8 раза (в сравнении с первым полугодием 1945 г.) [21, л. 45].

Анализ служебной документации органов НКВД показал, что виновниками большей части дорожно-транспортных происшествий были водители-военнослужащие, которые зачастую находились в состоянии опьянения [21, л. 45]. Только за октябрь 1945 г. во Владивостоке военнослужащими было совершено 19 «аварий на почве лихачества и пьянок» с погибшими и тяжело пострадавшими [22, л. 119]. В ряде случаев, в результате недостаточного контроля со стороны командования воинских частей, автотранспорт использовался военнослужащими для совершения преступных деяний (краж, бандитских нападений и т. д.) [23, л. 90].

В сложившихся условиях органами НКВД Дальнего Востока был предпринят ряд экстренных мер, направленных на обеспечение дорожной безопасности. Личный состав органов Госавтоинспекции был выведен на трассы для несения постовой службы. Перед инспекторами ГАИ была поставлена задача обеспечить широкомасштабную, систематическую

проверку документов у водителей для выявления и задержания нарушителей правил дорожного движения. Одновременно проводились проверки гаражей с целью поиска недокументированного автотранспорта (не имеющего паспортов, государственных номеров, незаконно приобретенного и т. п.). Такие транспортные средства подлежали аресту и последующему изъятию [23, л. 94].

В г. Хабаровске было дополнительно сформировано восемь подвижных заградительных групп численностью семь–восемь человек каждая во главе с инспекторами ГАИ, усиленные автоматчиками. Заградительные группы несли службу в две смены с 8-00 до 17-00 и с 17-00 до 2-00, обеспечивая безопасность движения на центральных улицах города и прилегающих к нему основных трассах [23, л. 95–96].

Одновременно предпринимались меры, направленные на укрепление взаимодействия с военным командованием в вопросах борьбы с автолихачеством, была усилена пропаганда безопасности дорожного движения [21, л. 45].

**Выводы.** Таким образом, в годы войны на Дальнем Востоке одновременно сложилось несколько негативных факторов, обусловивших неблагоприятную ситуацию в сфере безопасности дорожного движения:

- отсутствие единого нормативного регулирования в сфере дорожного движения;
- ухудшение общего технического состояния автомобильного парка;
- кадровый голод и нехватка материально-технических ресурсов органов внутренних дел при одновременном росте числа решаемых задач;
- ухудшение социально-экономического положения широких слоев общества и усиление таких негативных социальных явлений как, детская безнадзорность, преступность и т. п.

Исследование показало, что, несмотря на определенные стереотипы об эпохе сталинизма и суровости военного времени, основными средствами воздействия на участников дорожного движения были профилактические мероприятия и меры административно-правового воздействия.

Наиболее тяжелая обстановка в регионе сложилась во второй половине 1945 г., что было связано с событиями советско-японской войны и последующими сложностями возвращения общества к мирной жизни. В этот период распространенную практику получило выставление усиленных нарядов наружной службы, вооруженных автоматическим оружием.

В заключение отметим, что обращение к историческому опыту обеспечения безопасности дорожного движения является одним из перспективных направлений исследования региональной истории. Представляется, что особую роль в постижении предмета исследования могут сыграть методы социальной истории. Органы НКВД, как часть советского общества, имели тесную взаимосвязь со всеми его подсистемами. В этой связи обращение к таким аспектам, как демография, мобильность населения, социальное благополучие семей, экономическая характеристика региона, информационная среда общества дает возможность установить взаимосвязи между обусловленными войной изменениями социальных структур Дальнего Востока и развитием ситуации в сфере безопасности дорожного движения, ростом тех или иных видов преступности, иными негативными явлениями (в частности, беспризор-

ность и безнадзорность несовершеннолетних). Одновременно персонал НКВД, будучи органической частью социума, сам становился объектом воздействия негативных социально-экономических факторов. Учет этого аспекта является важным условием понимания причин и условий, детерминировавших уровень служебной дисциплины и эффективность работы служебных коллективов органов НКВД.

#### Библиографический список

1. Милежик А. В. Становление научной школы по истории правоохранительных органов на Дальнем Востоке России // Клио. 2019. № 1 (145). С. 128–35.
2. Тулиглов М. А. Научная школа по истории правоохранительных органов на Дальнем Востоке России как феномен обучения творчеству и процесса исследования // Гуманитарные чтения: сб. ст. / редкол.: А. В. Милежик (отв. ред.), Н. А. Шабельникова, А. В. Усов, З. В. Якимова. Владивосток: Изд-во Дальневосточного федер. ун-та, 2021. Т. 2. С. 321–331.
3. Шабельникова Н. А. На страже правопорядка: история органов внутренних дел России в современной дальневосточной историографии // Клио. 2020. № 5 (161). С. 20–27.
4. Шабельникова Н. А., Усов А. В. Военно-мобилизационная работа НКВД Приморского края в начальный период Великой Отечественной войны // Клио. 2021. № 11 (179). С. 143–149. DOI: 10.51676/2070-9773\_2021\_11\_143.
5. Суверов Е. В., Фризен П. Д. Истребительные батальоны на Дальнем Востоке в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) // Алтайский юридический вестник. 2018. № 3 (23). С. 29–32.
6. Шабельникова Н. А. Истребительные батальоны в Великой Отечественной войне как объект исторического исследования // Гуманитарные чтения: материалы всерос. науч.-практ. конф. (Владивосток, 22 октября 2021 г.). Хабаровск: Изд-во «Форпост Науки», 2022. Вып. 3. С. 99–104.
7. Бакшуты С. Н., Орнацкая Т. А., Шабельникова Н. А. Дальневосточная милицмейская школа в государственной системе профессионального образования (1918–2011 гг.): моногр. Владивосток, 2017. 232 с.
8. Суверов Е. В. Спортивное общество «Динамо» как кузница кадров для дальневосточных органов ОГПУ-НКВД СССР // Культурно-историческое наследие России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона: исследование и сохранение: материалы междунар. научно-практ. конф. Хабаровск: Изд-во ДВЮИ МВД России, 2018. С. 425–428.
9. Дорохов В. Ж. «Кадровый голод» в милиции СССР в 1945–1949 гг. (на примере Хабаровского края) // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2017. № 1 (36). С. 14–19.
10. Вафин М. О. Деятельность аппаратов БХСС Дальнего Востока СССР в августе 1945 г. // Современная школа России. Вопросы модернизации. 2021. № 6 (37). С. 156–157.
11. Жадан А. В. Деятельность органов НКВД Дальнего Востока по борьбе с преступностью несовершеннолетних

(1941–1945 годы) // Петербургский исторический журнал. 2021. № 2. С. 130–142.

12. Жадан А. В. Деятельность органов НКВД Дальнего Востока по борьбе с преступностью во второй половине 1945 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2021. Т. 20, № 4. С. 555–567.
13. Андрух Е. А. Роль Госавтоинспекции НКВД СССР в годы Великой Отечественной войны // Деятельность НКВД СССР в годы Великой Отечественной войны: сб. ст. / редкол.: И. В. Кольжанов [и др.]. Орел: ОрЮИ МВД России им. Лукьянова, 2020. С. 15–17.
14. Гарина О. В. Организация безопасности дорожного движения в Орловской области в годы Великой Отечественной войны // Деятельность НКВД СССР в годы Великой Отечественной войны: сб. ст. / редкол.: И. В. Кольжанов [и др.]. Орел: ОрЮИ МВД России им. Лукьянова, 2020. С. 20–28.
15. Государственная автомобильная инспекция Хабаровского края 1936–1996. Хабаровск: Изд-во «Приамурские ведомости», 1996. 50 с.
16. Гусак В. А. Деятельность милиции по мобилизации автотранспорта в период Великой Отечественной войны // Транспортное право. 2010. № 2. С. 30–31.
17. Архив УМВД России по Приморскому краю (АУМВД ПК). Ф. 12. Оп. 1. Д. 71.
18. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-513. Оп. 1. Д. 4.
19. АУМВД ПК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 66.
20. ГАХК Ф. П-513. Оп. 1. Д. 1а.
21. Архив УМВД России по Хабаровскому краю (АУМВД ХК). Ф. 40. Оп. 1. Д. 128.
22. АУМВД ПК. Ф. 12. Оп. 1. Д. 52.
23. АУМВД ХК. Ф. 40. Оп. 1. Д. 126.

**ЖАДАН Александр Владимирович**, кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры общеправовых дисциплин Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института МВД России, г. Владивосток.

SPIN-код: 1729-5430

AuthorID (РИНЦ): 320560

ORCID: 0000-0002-0756-4875

Адрес для переписки: awzhadan252@mail.ru

#### Для цитирования

Жадан А. В. Деятельность территориальных органов НКВД Дальнего Востока по обеспечению безопасности дорожного движения в 1941–1945 гг. // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2023. Т. 8, № 1. С. 9–15. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-1-9-15.

Статья поступила в редакцию 16.11.2022 г.

© Жадан А. В.

Vladivostok Branch of the Far Eastern  
Law Institute of the Ministry  
of Internal Affairs of Russia,  
Vladivostok, Russia

## ACTIVITIES OF TERRITORIAL BODIES OF THE NKVD IN FAR EAST PROVIDING ROAD SAFETY IN 1941–1945

The publication is devoted to a little-studied aspect of the activities of the internal affairs bodies of the Far East during the Great Patriotic War - providing road safety. The basis of the work is unpublished sources related to the official and party documentation of the regional departments of the NKVD of the Khabarovsk and Primorsky Territories. The methodological basis of the research is the principles of historicism and consistency, as well as general scientific historical and logical methods. The article describes the situation in the field of road safety in the Far East during the period under study, analyzes the causes and conditions of its deterioration, the measures taken by the internal affairs bodies to normalize the operational situation.

**Keywords:** NKVD, Great Patriotic War, Far East, rear, frontline zone, traffic police, Traffic police, road safety, military anthropology, everyday life.

### References

1. Milezhik A. V. Stanovlenie nauchnoy shkoly po istorii pravookhranitel'nykh organov na Dal'nem Vostoke Rossii [Formation of school on the history of law enforcement in the Russian Far East] // *Klio. Clio*. 2019. No. 1 (145). P. 128–35. (In Russ.).
2. Tuliglovich M. A. Nauchnaya shkola po istorii pravookhranitel'nykh organov na Dal'nem Vostoke Rossii kak fenomen obucheniya tvorchestvu i protsess issledovaniya [Scientific school on the history of law enforcement agencies in the Russian Far East as a phenomenon of teaching creativity and the Process of Research] // *Gumanitarnye chteniya. Humanitarian Readings* / eds.: A. V. Milezhik (resp. red.), N. A. Shabel'nikova, A. V. Usov, Z. V. Yakimova. Vladivostok, 2021. P. 321–331. (In Russ.).
3. Shabel'nikova N. A. Na strazhe pravoporyadka: istoriya organov vnutrennikh del Rossii v sovremennoy dal'nevostochnoy istoriografii [On Guard of Law and Order: History of Russian Internal Affairs Agencies in Modern Far Eastern Historiography] // *Klio. Clio*. 2020. No 5 (161). P. 20–27. (In Russ.).
4. Shabel'nikova N. A., Usov A. V. Voenno-mobilizatsionnaya rabota NKVD Primorskogo kraia v nachal'nyy period Velikoy Otechestvennoy voyny [Military mobilization work of the NKVD of Primorsky Krai in the initial period of the Great Patriotic War] // *Klio. Clio*. 2021. No. 11 (179). P. 143–149. DOI: 10.51676/2070-9773\_2021\_11\_143. (In Russ.).
5. Suverov E. V., Frizen P. D. Istrebitel'nyye batal'ony na Dal'nem Vostoke v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945 gg.) [Fighter battalions in the Far East during the Great Patriotic War (1941–1945)] // *Altayskiy yuridicheskiy vestnik. Altai Law Journal*. 2018. No. 3 (23). P. 29–32. (In Russ.).
6. Shabel'nikova N. A. Istrebitel'nyye batal'ony v Velikoy Otechestvennoy voyne kak ob'yekt istoricheskogo issledovaniya [Fighter battalions in the Great Patriotic War as an object of historical research] // *Gumanitarnyye chteniya. Humanitarian Readings*. Khabarovsk, 2022. P. 99–104. (In Russ.).
7. Bakshchikov S. N., Ornatskaya T. A., Shabel'nikova N. A. Dal'nevostochnaya militsiyskaya shkola v gosudarstvennoy sisteme professional'nogo obrazovaniya (1918–2011 gg.): [Far Eastern Militia School in the state system of vocational education (1918–2011)]. Vladivostok, 2017. 232 p. (In Russ.).
8. Suverov E. V. Sportivnoye obshchestvo «Dinamo» kak kuznitsa kadrov dlya dal'nevostochnykh organov OGPU-NKVD SSSR [Dynamo Sports Society as a forge of personnel for the Far Eastern organs of the OGPU-NKVD of the USSR] // *Kul'turno-istoricheskoye naslediyе Rossii i stran Aziatsko-Tikhookeanskogo regiona: issledovaniye i sokhraneniye. Cultural and Historical Heritage of Russia and the Countries of the Asia-Pacific Region: Research and Preservation*. Khabarovsk, 2018. P. 425–428. (In Russ.).
9. Dorokhov V. Zh. «Kadrovyy golod» v militsii SSSR v 1945–1949 gg. (na primere Khabarovskogo kraia) [«Personnel hunger» in the USSR militia in 1945–1949. (on the example of the Khabarovsk Territory)] // *Voprosy natsional'nykh i federativnykh otnosheniy. Issues of National and Federal Relations*. 2017. No. 1 (36). P. 14–19. (In Russ.).
10. Vafin M. O. Deyatel'nost' apparatov BKHS Dal'nego Vostoka SSSR v avguste 1945 g. [Activity of the BHSS apparatuses of the Far East of the USSR in August 1945] // *Sovremennaya shkola Rossii. Voprosy modernizatsii. Modern School of Russia. Modernization Issues*. 2021. No. 6 (37). P. 156–157. (In Russ.).
11. Zhadan A. V. Deyatel'nost' organov NKVD Dal'nego Vostoka po bor'be s prestupnost'yu nesovershennoletnikh (1941–1945 gody) [Activities of the NKVD of the Far East in combating juvenile delinquency (1941–1945)] // *Peterburgskiy istoricheskiy zhurnal. St. Petersburg Historical Magazine*. 2021. No. 2. P. 130–142. (In Russ.).
12. Zhadan A. V. Deyatel'nost' organov NKVD Dal'nego Vostoka po bor'be s prestupnost'yu vo vtoroy polovine 1945 g. [The activities of the NKVD of the Far East in the fight against crime in the second half of 1945] // *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Istoriya Rossii. Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: History of Russia*. 2021. Vol. 20. No. 4. P. 555–567. (In Russ.).
13. Andruk E. A. Rol' Gosavtoinspektzii NKVD SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [The role of the State Traffic Inspectorate of the NKVD of the USSR during the Great

Patriotic War] // Deyatel'nost' NKVD SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. *Activities of the NKVD of the USSR during the Great Patriotic War*. Orel, 2020. P. 15–17. (In Russ.).

14. Garina O. V. Organizatsiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Orlovskoy oblasti v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [Organization of road safety in the Orel region during the Great Patriotic War] // Deyatel'nost' NKVD SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. *Activities of the NKVD of the USSR during the Great Patriotic War*. Orel, 2020. P. 20–28. (In Russ.).

15. Gosudarstvennaya avtomobil'naya inspektsiya Khabarovskogo kraya 1936–1996 [State Automobile Inspection of the Khabarovsk Territory 1936–1996]. Khabarovsk, 1996. 50 p. (In Russ.).

16. Gusak V. A. Deyatel'nost' militsii po mobilizatsii avtotransporta v period Velikoy Otechestvennoy voyny [Activity of militia on mobilization of motor transport during the Great Patriotic War] // Transportnoye pravo. *Transport Law*. 2010. No. 2. P. 30–31. (In Russ.).

17. Arkhiv UMVD po Primorskoy krayu (AUMVD PK) [Archive of the Ministry of Internal Affairs of Russia in Primorsky Territory (AMIA PT)]. File: 12/1/71. (In Russ.).

18. Gosudarstvennyy arkhiv Khabarovskogo kraya (GAKhK) [The State Archive of the Khabarovsk Territory (SAKT)]. File: П-513/1/4. (In Russ.).

19. AUMVD PK [AMIA PT]. File: 12/1/66. (In Russ.).

20. GAKhK [SAKT] File: П-513/1/1a. (In Russ.).

21. Arkhiv UMVD po Khabarovskoy krayu (AUMVD KhK) [Archive of the Ministry of Internal Affairs of Russia in the Khabarovsk Territory (AMIA KT)]. File: 40/1/128. (In Russ.).

22. AUMVD PK [AMIA PK]. File: 12/1/52. (In Russ.).

23. AUMVD KhK [AMIA KT]. File: 40/1/126. (In Russ.).

**ZHADAN Alexander Vladimirovich**, Candidate of Historical Sciences, Senior Lecturer of General Legal Disciplines Department, Vladivostok Branch of the Far Eastern Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Vladivostok.

SPIN-code: 1729-5430

AuthorID (RSCI): 320560

ORCID: 0000-0002-0756-4875

Correspondence address: awzhadan252@mail.ru

#### For citations

Zhadan A. V. Activities of territorial bodies of the NKVD in Far East providing road safety in 1941–1945 // Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity. 2023. Vol. 8, no. 1. P. 9–15. DOI: 10.25206/2542-0488-2023-8-1-9-15.

Received November 16, 2022.

© A. V. Zhadan