

«Воспитать людей, управляющих автомобилями, осторожными, предусмотрительными, бережно относящимися к человеческой жизни»



Электромобиль
императора Николая II. 1898 год

Первые правила, регулирующие автомобильное движение на дорогах, появились в России 115 лет назад, в 1897 году. Министерство внутренних дел рекомендовало органам городского самоуправления по мере необходимости принимать специальные правила для автомобильных экипажей.

В 1909 году в Париже была принята международная конвенция относительно передвижения автомобилей, которую подписала и Россия. Это, в частности, позволяло полиции привлекать к ответственности нарушителей дорожного движения.

В докладе Симбирской городской управы, сделанном в 1909 году, говорилось, что ввиду значительного распространения в последнее время в Симбирске мотоциклов и автомобилей появилась необходимость издания обязательного постановления, «коим ограждалась бы безопасность пешеходов и вообще был бы урегулирован весь этот вопрос».

В сентябре этого же года Симбирская городская дума приняла общее постановление о порядке езды по городу на велосипедах, мотоциклах и автоматических экипажах и взимания с них денежных сборов в пользу города.

Правом езды по городу Симбирску на автомобилях и мотоциклах пользовались лишь лица, взявшие в городской управе специальные разрешительные билеты и номерные знаки.

Желающие получить билеты подвергались испытаниям на предмет умения управлять автомобилем по установленным правилам. Водитель должен был иметь билет при себе и предъявлять его по требованию полиции. Передача билетов и номерных знаков другим лицам запрещалась. Также была запрещена езда по городу «с чрезвычайной скоростью более 12 вёрст в час, езда в перегонку, по

бульварам, тротуарам и общественным садам».

По распоряжению полиции движение автомобилей в Симбирске могло быть временно запрещено в случаях «ожидания приезда особ Императорской фамилии, во время крестных ходов, больших похоронных процессий, скопления публики, по какому-либо особому случаю».

Автомобили могли передвигаться только по правой стороне улиц, объезд экипажей и пешеходов допускался с левой стороны.

В 1912 году судебные деятели забили тревогу по поводу резкого роста количества несчастных случаев при движении механических экипажей — автомобилей в городах Российской империи.

«Каждое более или менее важное завоевание в области изобретений, сопровождающееся новыми победами человека над силами природы, неизбежно влечёт за собою и увеличение числа несчастных случаев», — констатировали правоведы. К числу таких изобретений они относили и автомобили.

По российскому законодательству начала XX в. наезды механических экипажей на пешеходов подпадали под статью 1466 Уложения о наказаниях — неосторожное лишение жизни. Нанесение тяжких увечий или смертельный исход при автомобильном наезде карались наказанием от церковного покаяния до четырёхмесячного тюремного заключения по статье 38 Уложения о наказаниях.

В 1912 году было предложено увеличить ответственность за неосторожное

причинение смерти автомобильным средством передвижения: до 8 месяцев тюремного заключения и лишением права управлять автомобилем на определённый срок или навсегда. Дела об автомобильных наездах должны были решаться в судах вне очереди. Конечная цель ужесточения наказаний, по мнению юристов, была в том, чтобы «воспитать людей, управляющих автомобилями, осторожными, предусмотрительными, бережно относящимися к человеческой жизни».

Из обязательного постановления Симбирской городской думы от 9 сентября 1909 года:

«Правила для езды на автоматических экипажах.

Без нумерных знаков езда по городу безусловно воспрещается. Нумерной знак должен быть прикреплён сзади экипажа и обозначен масляной краской на фонаре. Число сил автоматического экипажа определяется предъявлением фактуры, выдаваемой при покупке; в случае неимения таковой это определение производит испытательная комиссия (п. 3). Каждый автоматический экипаж должен быть снабжён сигнальным рожком и исправным тормозом, а вечером и ночью, кроме того, фонарём. Лица, не достигшие 17-летнего возраста, к управлению автоматическим экипажем не допускаются.

Галина Романова,
заместитель директора
Ульяновского областного
государственного архива