

Становление Госавтоинспекции на Гродненщине в 1940–1950-х гг.

*Янюк Е. Г., студ. III к. ГрГУ им. Я. Купалы,
науч. рук. ст. преп. Добриян А. А.*

Создание службы ГАИ на Гродненщине происходило после воссоединения Западной Беларуси с БССР в 1940–1941 гг. К этому времени в СССР и БССР уже сложилась и действовала Государственная автомобильная инспекция, созданная в 1933 г. в составе Центрального управления автодорожного транспорта — структурного подразделения Наркомата путей сообщения. В связи с необходимостью расширения прав ГАИ 3 июля 1936 г. СНК СССР Постановлением № 1182 от 03.07.1936 г. утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР», передав ГАИ в состав НКВД [3]. На ГАИ возлагалась разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, наблюдение за подготовкой шоферских кадров, выдача водительских удостоверений, регистрация и учет транспорта, контроль соблюдения ПДД на дорогах и надзор за техническим состоянием автодорог. Наряду с ГАИ в Управлении рабоче-крестьянской милиции крупных городов действовали и особые отделы регулирования уличного движения (ОРУД), которые занимались непосредственным регулированием движения на улицах и дорогах, надзором за его участниками и борьбой с нарушителями. В это время на службу были приняты госавтоинспекторы: Б. М. Гидрин, П. Г. Курчевский, У. М. Музиченко, В. Д. Скворонский, М. В. Хомчик. Председателем квалификационной комиссии был назначен В. А. Попов, комиссаром взвода ОРУД — Г. М. Аксенов, инспекторами ОРУД — Н. П. Будасов, П. И. Грехнев и др. [1, с. 211].

В 1940 г. были приняты первые типовые правила движения по улицам городов и дорогам СССР и разработаны единый для всей страны образец водительского удостоверения, а также правила учета и технического осмотра транспортных средств.

После освобождения от немецкой оккупации приказом № 95 начальника УНКВД по Гродненской области от 09.12.1944 г. была утверждена штатная численность отдела Госавтоинспекции в количестве пяти сотрудников: начальника В. Ю. Гушто, старшего госавтоинспектора М. А. Поручикова, госавтоинспектора Г. М. Смалюги, паспортиста Л. В. Казура, секретаря-машиниста Н. Ф. Шумриной. Было создано и отделение по наблюдению за подготовкой шоферских кадров из трех сотрудников: старшего госавтоинспектора Г. В. Заходова, старшего госавтоинспектора М. И. Коваленко

и паспортиста О. П. Башкирцевой. Возобновил свою деятельность и ОРУД. В числе первых его инспекторов выступили бывшие фронтовики и партизаны: С. А. Ильяхин, В. И. Коледа, Н. В. Нестеренко, П. П. Литвинов, Н. П. Краснов, М. П. Арташевский, И. А. Суздалов [1, с. 212].

За годы войны большинство дорог и мостов в стране было разрушено. Автомобильный парк пополнялся за счет военных и трофейных автомобилей и мотоциклов, в том числе газогенераторных и газобаллонных машин, работавших на дровах. За рулем этих и других автомобилей, собранных порой из самых разных запчастей, находились непрофессионалы — старики, инвалиды и подростки. С 1 ноября 1945 г. были введены в действие новые дорожные знаки [2]. В такой ситуации от четкой работы ГАИ и ОРУД зависели не только безопасность движения, но и своевременная доставка грузов, рациональная эксплуатация транспорта и использование горючего. Н. П. Краснов, пришедший на службу в ОРУД в 1947 г., отмечал: «...в первые послевоенные годы работать было нелегко. В то время транспорта в ГАИ не было. Вместе со мной было три человека. Мы вели надзор, оформляли все ДТП, выносили по ним заключения, участвовали в заседании судов при их рассмотрении. Однако, несмотря на все трудности, мне работа в ГАИ никогда не была в тягость...» [1, с. 213].

Штат сотрудников ГАИ и ОРУД был небольшим, а закрепленная территория состояла из нескольких районов. Как вспоминал В. И. Коледа, который после окончания школы МВД в Минске в 1946 г. был направлен в Новогрудский отдел НКВД и с 1953 г. работал в ГАИ, «...в 50-е гг. два работника ГАИ обслуживали межрайучасток, в который входили Новогрудский, Любчанский, Кореличский и Мирский районы. Автопарк составлял примерно 1,5 тысячи автомобилей государственного и около 2 тысяч автомобилей и мотоциклов личного пользования. Средством передвижения служил старый мотоцикл М-72. Транспортная дисциплина водителей была очень низкой. Приходилось работать днем и ночью, не считаясь с трудностями, чтобы навести должный порядок» [1, с. 213].

Таким образом, становление службы ГАИ на Гродненщине происходило в сложные предвоенные и послевоенные годы. В то время это были две самостоятельные службы милиции НКВД БССР — ОРУД и ГАИ. ОРУД занимался регулировкой дорожного движения, а организация движения, техническое состояние автотранспорта и подготовка шоферов находилась в ведении ГАИ.

Литература

1. Милиция Гродненщины : страницы истории / Г. Г. Евчар [и др.] ; под общ. ред. Г. Е. Хоцько. — Гродно : Гродн. тип., 2007. — 392 с.

2. 75 лет : история создания и развития ГАИ/ГИБДД [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://quto.ru/journal/curious/16092/>. — Дата доступа : 19.11.2014.

3. Постановление № 1182 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции» / Библиотека нормативно-правовых актов СССР с 1934 по 1964 гг. [Электронный ресурс]. — 2014. — Режим доступа : <http://www.libussr.ru/infdoc3.htm>. — Дата доступа : 19.04.2014 г.

Морские путешествия Чжэн Хэ

*Яо Цзэни, студ. II к. БГУ,
науч. рук. проф. Малевич Ю. И., д-р полит. наук*

Когда морские путешествия обрели в Китайской империи огромный размах, для экспедиций потребовались талантливые флотоводцы и дипломаты. История называет много имен, но из этого списка выделяется такая выдающаяся фигура, как Чжэн Хэ. Этот человек проявил себя не только как достойный воин, но и как талантливейший мореплаватель. Чжэн Хэ с 1405 по 1433 г. руководил семью дипломатическими миссиями в Индокитай, Суматру, Яву, Индостан, его флот достигал берегов Восточной Африки и многих островов в Индийском океане.

Чжэн Хэ был назначен руководителем экспедиции 1405 г. На эту должность его поставил царствовавший император и его близкий друг Джу Ди. 11 июля 1405 г. корабли вышли в свое триумфальное первое путешествие, тем самым создавая маршрут для последующих экспедиций, которые должны были пройти этим же путем. Первые экспедиции были направлены в районы, находившиеся за восточной Индией. Одним из самых главных достижений этих путешествий было то, что порт Гули (располагается в индийской провинции Каликут) стал для Китая важнейшим торговым блоком [1].

Чжэн Хэ решил, что такие экспедиции не являются очень масштабными и не позволят сильно укрепить власть китайского императора за пределами его государства. Поэтому он предпринял четвертую экспедицию намного дальше, чем раньше, — к берегам африканского континента. Путь его пролегал через Мальдивские острова. Когда он достиг Сомали и Кении, то был настолько поражен красотой и неординарностью здешних просторов, что затем рассказывал императору о людях, живущих совсем не так, как живет весь мир. Его настолько впечатлило