

# ДЗВЕРЫ — ПАД КЛЮЧІ...

■ Асоба

# ЯК ПАВОДЗІЦЬ СЯБЕ ПЕШАХОД

Здавалася б, заклік банальны. Многія скажуць, навошта пра гэта лішні раз нагадаваць, маўляў, усе аб гэтым дбаюць, але ўсё роўна далёка не кожны такі мінімум выконвае. А пасля засмучаны гаспадар кватэры тэлефануе ў міліцыю і кажа, што яго абакралі. І падобных прыкладаў хапае.

З апошняга. Летнім ранкам маладая жанчына, якая працуе ў раёне станцыі метро «Каменная Горка», паведаміла супрацоўнікам Фрунзенскага РУУС сталіцы, што яе абакралі. Гаспадыня засталася без ноўтбука і 350 долараў. У выніку аказалася, што пакуль жыхары кватэры ўначы ціха спалі, злачынца прабраўся ў кватэру праз незамкнутыя дзверы. На шчасце ўладальніцы ноўтбука, міліцыя аператыўна затрымала 30-гадовага жыхара сталіцы. У дачыненні яго ўжо заведзена крымінальная справа.



Што цікава, падобнае злачынства для Фрунзенскага раёна гэтым летам ужо не першае. Раней з незамкнутай кватэры па вуліцы Прытыцкага скралі мабільнік. Міліцыя зноў прыйшла на дапамогу і выявіла злодзея.

— Пры гэтым немалую долю кватэрных крадзяжоў складаюць злачынствы, калі гаспадары самі да сябе запрашаюць знаёмых. А пасля сумеснага распіцця алкагольных напояў госці крадуць мабільныя тэлефоны, ноўтбукі і іншыя рэчы, — расказаў **Андрэй ЛЮБИМАЎ, начальнік Фрунзенскага РУУС сталіцы.**

Менавіта бесклапотнасць гаспадароў даволі часта прыводзіць да знікнення маёмасці. Каб падобнае не здарылася, міліцыянеры раець абавязкова правяраць, ці замкнутыя дзверы, зачынены форці, устанавіць надзейныя дзверы і замкі.

— Не пакідайце запасныя ключы пад дыванком каля дзвярэй, у паштовай скрыні ці ў любым лёгкадаступным месцы, — кажа **Вераніка СТЭЛЬСКАЯ, прэс-афіцэр Фрунзенскага РУУС.** — Не хавайце каштоўныя рэчы на бачным месцы, сядзь кнігі і бялізны. Будзьце ў добрых стасунках з суседзямі, каб маглі ў патрэбны момант назіраць за кватэрамі адно аднаго. Калі з'яўдзіцца на працяглы тэрмін, папрасіце знаёмых забіраць карэспандэнцыю з паштовай скрыні. А калі вы згубілі ключы, не цягніце, неадкладна змяніце замкі. Не ўпускайце ў кватэру незнаёмых. Асабліва папярэджанне аб гэтым дзяцей, якія застаюцца дома без нагляду дарослых.

— Але самым надзейным гарантам захаванасці вашай маёмасці з'яўляецца абсталяванне кватэры ахоўнай сігналізацыяй, — дадае Андрэй Любімаў. — Падрабязнасці аб яе ўстаноўцы можна атрымаць у найбліжэйшым аддзеле ўнутраных спраў ці ў грамадскім пункце аховы правапарядку.

Які дарожны рух быў у сталіцы за савецкім часам?

На якіх машынах ездзілі супрацоўнікі ДАІ? Дзе ў Мінску найчасцей здараліся заторы, і ці карыстаўся Пётр Машэраў паслугамі дарожнага эскорту? На гэтыя і іншыя пытанні «Звяздзе» адказаў **Канстанцін АНДРОНЧЫК, былы камандзір батальёна дарожна-патрульнай службы Дзяржаўтаінспекцыі Мінска.**

## «Самымі злоснымі парушальнікамі лічылі таксістаў»

— У ДАІ я з 1966 года, сам паходжу з Чэрвеня, — прыгадвае Канстанцін Максімавіч. — На службе трапіў дзякуючы даволі цікавай гісторыі. Я дэмабілізаваўся з войска і прыбыў у нашу сталіцу цягніком «Масква — Мінск». Калі выйшаў на перон, мяне запрывілі маёр унутранай службы, запрасіў да размовы. Спачатку падумаў, што гэта патруль, прадставіўся,

Раней на праспекце, на кожным скрыжаванні, працавалі рэгуліроўшчыкі. У час пік яны кіравалі дарожным рухам уручную, што садзейнічала хуткаму пропуску аўтамабіляў. І, як мне здаецца, іх можна было б вярнуць.

паказаў дакументы. Але гутарка пайшла пра іншае. У выніку мне прапанавалі працаваць у міліцыі. Я пакінуў свае кантакты. А праз нейкі час мне даслалі запрашэнне прыбыць у аддзел кадраў гарадскога ўпраўлення ўнутраных спраў Мінгарвыканкама. На той момант я быў гатовы здаць дакументы на Мінскі матацыклета-веласіпедны завод, але прапанова міліцыі апырэдзіла. Спачатку з паўгода папрацаваў у раённым аддзеле ўнутраных спраў Кастрычніцкага раёна, а потым мяне запрасілі ў Дзяржаўтаінспекцыю на пасаду старшага інспектара ў аддзел па рэгуляванні вулічнага руху. З праваахоўных органаў звольніўся ў 1992 годзе ў званні падпалкоўніка міліцыі.

— **Канстанцін Максімавіч, сёння дарожна-транспартны рух здаецца даволі шчыльным, насычаным. Але так было не заўсёды...**

— У савецкія часы ў Мінску было значна менш людзей і машын. Я нават памятаю той час, калі падчас перапісу насельніцтва хацелі дасягнуць мільёна жыхароў, каб узняць пытанне перад урадам СССР аб будаўніцтве метрапалітэна. Транспарту, зразумела, было менш. Аўтамабіляў выпускалі не так шмат. Праўда, потым наладзілі масавы выпуск «жыгулёў», і аўтамабілі стала больш. Раней на праспекце, на кожным скрыжаванні, працавалі рэгуліроўшчыкі. У час пік яны кіравалі дарожным рухам уручную, што садзейнічала хуткаму пропуску аўтамабіляў. Цікава, усе інспектары рэгулявалі дарожны рух з так званай «рамонка», спецыяльнай тумбы, якую ў горадзе ўжо не ўбачыш. І, як мне здаецца, іх можна было б вярнуць. Усё ж такі з цяперашніх патокаў машын рэгуліроўшчыка наогул не відаць. Ён губляецца. Усю сваю змену інспектары працавалі на скрыжаваннях. І на той час у Ленінскім раёне адбывалася менш аварый, чым у астатніх раёнах Мінска. Усё ж такі супрацоўнікі ДАІ даволі шчыльна «закрывалі» вуліцы. Кожны кіроўца бачыў інспектара і прытрымліваўся правілаў дарожнага руху. Заторы часта ўзніклі на Партызанскім і Ленінскім праспектах, вуліцы Даўгабродскай. Дарэчы, прыгадаў адзін момант. Самымі злоснымі парушальнікамі ў свой час былі вадзіцелі таксі. Хут-



кая дастаўка пасажыраў іх заўжды падганяла. Усё гэта ўплывала на іх заробак. Кантроль у дачыненні таксістаў быў узмоцнены. Праўда, ніколі не забуду, як да нашага інспектара, які працаваў каля гасцініцы «Беларусь», падышоў кіроўца, аддаў пад казырок і сказаў: «Таксіст Дзюба са справаздачай прыбыў!» Мы вельмі доўга смяяліся. Такі падыход чалавека адразу зняў усё напружанне, і мы засталіся ў добрых адносінах.

## «Для вадзіцеляў і пешаходаў чыталі лекцыі»

— **А якія пераважалі дарожна-транспартныя здарэнні?**

— Яны былі такія, як і цяпер. У пэўнай ступені адрозніваюцца тым, што тады не адбывалася здарэнняў, напрыклад, з-за размоў па мабільным тэлефоне. На жаль, сёння кіроўцы дрэнна рэагуюць на спецыяльныя сігналы аўтамабіляў хуткай дапамогі, міліцыі, выратавальнікаў. А калісьці мы нават вучылі вадзіцеляў правільна рэагаваць на падобныя сігналы і праводзілі дзеля гэтага вучэнні, асабліва



перад пачаткам Алімпійскіх гульняў у 1980 годзе. Пры гэтым мяне ўсцешвае, што сёння амаль няма здарэнняў пры абходзе транспарту. Раней, калі памятаеце, казалі: трамвай абыходзь спераду, а аўтобус — ззаду. Гэтая фармулёўка амаль адышла ў небыццё, а колькасць падобных правапарушэнняў ізначна.

— **Ці былі раней пешаходы больш дысцыплінаванымі, чым цяпер?**

— Гэта было нешта! Мы нават арганізавалі спецыяльныя лекторыі. Калі нехта не мог аплаціць штраф альбо не хацеў, мы працягвалі яму запрашалнік на суботнюю лекцыю. І людзі хадзілі ахвотна. Гэта дысцыплінавала і кіроўцаў, і пешаходаў. Сёння я ганаруся тым, што пешаход ідзе выключна на зялёнае святло, а стаіць — на чырвонае. У той жа час мяне непакоіць тое, што сённяшні пешаход

лічыць, што толькі ён мае рацыю. Так, дарожны пераход — гэта месца пешахода, аднак ён усё роўна не павінен спантанна, безадказна кідацца на яго. У чалавека нуль увагі на тое, што робіцца на дарозе. Падобнае стаўленне трэба мяняць. Перад тым, як перайсці дарогу нават па пераходзе, грамадзянін павінен паглядзець па баках, пераканацца, што яго хада будзе бяспечнай.

— **У ваш час ліхацоў на дарогах хапала?**

— Так, але тады было замала прыбораў, якія маглі б фіксаваць хуткасць аўтамабіля. Першымі з'явіліся «Спідган» і «Фара», «Бар'ер». Вадзіцелі, дарэчы, тады наракалі, што інспектары часам хаваліся ў звычайных машынах і адтуль фіксавалі перавышэнне хуткасці. З этычнага пункту гледжання гэта не вельмі прыгожа. Аднак цяпер на трасах пачалі ўсталёўваць фотафіксатары, а гэта ўжо больш цывілізаваны метада працы.

— **Якой аўтамабільнай карыстаўся Дзяржаўтаінспекцыя?**

— З пачатку 1970-х нам масава пачалі пастаўляць «масквічы», абсталяваныя маячкамі. Потым з'явіліся ўжо і «жыгулі». Яны былі больш сучасныя, утульныя, хуткасныя, манеўраныя. Ад пераследавання ніхто не мог уцячы. І нават «Волга»

тым, што вадзіцель кіраваў аўтамабілем у нецвярозым стане, трапляла на прадпрыемствы, у прафесійных камітэты, абмяркоўвалася на камсамольскіх сходках. Гэта сорам, ганьба! За гэта на працы пазбаўлялі прэміяльных, пераносілі адпачынак на зіму. На вуліцы Свярдлова стаяў стэнд са сценгазетаў. Дык каля яе ў працоўныя дні прайсці было немагчыма. Усім было цікава, хто з аштрафаваных трапіў у газету...

## «Фідэля Кастра суправаджалі на матацыклах «Урал»

— **Вы некай расказвалі, што цэнтр горада літаральна ўздрыгваў ад рову матацыклаў.**

— Безумоўна, у 1980-я гады такая праблема была. І яе разглядаў нават ЦК КПБ. Штрафаваць тых матацыклістаў, якія перавышалі хуткасць, было вельмі складана. Яны ездзілі масава, у групах. Мы вырашылі пайсці на кампраміс і пасябраваць з гэтымі мотагоншчыкамі, адвялі для іх гонак стадыён «Зара».

— **Калі ў Беларусі з'явілася эскартаванне для замежных дэлегацый?**

— Незадоўга да прыезду ў Беларусь Фідэля Кастра, кубінскага лі-



З кіроўцамі і дружыннікамі размаўляе Іосіф ВАШКЕВІЧ.

дара, які наведваў нашу рэспубліку ў 1972 годзе. Яго суправаджаў эскортны ўзвод на матацыклах «Урал». Эскорт надаваў значнасць і статус мерапрыемствам, у якіх удзельнічалі госці краіны. Акрамя таго, наш ўзвод суправаджаў прэзідэнта Францы Жоржа Пампіду, які ў Заслаўі сустракаўся з Леанідам Брэжневым, канцлера Аўстрыі падчас наведвання пабудаванага ў Жлобіне металургічнага завода. А вось Пётр Машэраў, першы сакратар ЦК Кампартыі Беларусі, які чалавек вельмі сціплы, катэгарычна адмаўляўся ездзіць з суправаджэннем.

— **Год таму вы выдалі кнігу «Дарожны патруль», якая падрабязна расказвае гісторыю з'яўлення, станаўлення дарожна-патрульнай службы ДАІ. А як з'явілася падобная ідэя?**

— Гэта адбылося пасля наведвання ў Маскве музея гісторыі міліцыі. Я вырашыў, што проста абавязаны напісаць падобную кнігу пра нашу службу. Між іншым, яна была самая вялікая ў ДАІ. У батальёне налічвалася 362 міліцыянеры. У архівах, бібліятэках працаваў каля пяці гадоў. Дзякуючы спонсарам, якія з паразуменнем паставіліся да неабходнасці падобнага выдання. Пасля выхаду кнігі я адчуў, што пэўную лепту ў агульную гісторыю дарожна-патрульнай службы ўнёс. Цяпер збіраюся напісаць яшчэ адну кнігу, прысвечаную ўсім структурным падраздзяленням ДПС Беларусі

Матэрыялы выпуску падрыхтаваў **Тарас ШЧЫРЫ.**  
taras@zviazda.by