

углублять и расширять полученные знания, разбудят свой творческий потенциал. Социально-гуманитарные дисциплины позволяют формировать личностные качества, которые основаны на общечеловеческих, гуманистических ценностях, культурных и духовных традициях белорусского народа, государственной идеологии, что требует статья 17 Кодекса об образовании Республики Беларусь [1, ст. 17]

К сожалению, количество учебных часов по программе за последние годы существенно сократилось, что препятствует более качественному рассмотрению некоторых важных тем.

#### Список использованных источников

1. Статья 17 Кодекса Республики Беларусь об образовании, Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=hk1100243>. – Дата доступа: 25.11.2022.

УДК 94 (476)

### **АЎТАМАБІЛЬНЫ ПАРК У ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ (1921–1939 ГГ.)**

Гецевіч А. К., ГрДУ імя Янкі Купалы, Гродна  
E-mail: a.geceвич@grsu.by

Абухава А. М., ГрДУ імя Янкі Купалы, Гродна  
E-mail: obuhova\_en@grsu.by

*У артыкуле разглядаецца працэс фарміравання і развіцця аўтамабільнага парку на тэрыторыі Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.).*

*Ключавыя словы: транспарт, аўтамабіль, дарога, Заходняя Беларусь.*

### **AUTOMOBILE PARK IN WESTERN BELARUS (1921–1939)**

*The article examines the process of formation and development of the automobile park in the territory of Western Belarus (1921–1939).*

*Keywords: transport, automobile, road, Western Belarus.*

Пасля польска-савецкай вайны цікавасць насельніцтва наноў створанай Польскай рэспублікі да пакупкі аўтамабіляў была досыць высокай не толькі з прычыны зручнасці дадзенага віда колавага транспарту, але і з-за высокай інфляцыі. Людзі ўкладвалі грошы, якія хутка гублялі сваю вартасць, у дарагія рэчы, аднымі з якіх былі аўтамабілі. Як вынік, адбывалася значнае пашырэнне аўтапарка: у сярэдзіне 1924 года (першы год, калі пачалі збірацца дадзеныя аб колькасці механічных транспартных сродкаў)

у Польшчы было зарэгістравана 7501 аўтамабіляў, з іх каля 27 % складалі грузавыя. Іх уладальнікі былі сканцэнтраваны ў заходніх і цэнтральных ваяводствах краіны [1, с. 139]. Што датычыцца беларускіх зямель польскай дзяржавы, то ў 1924 годзе ў Беластоцкім ваяводстве было зарэгістравана 92 адзінкі транспартных сродкаў, у Палескім – 20, у Навагрудскім – 27 і ў Віленскім – 41 адзінка адпаведна [2, с. 113–114].

У 1925 г. колькасць аўтамабіляў у Заходняй Беларусі трохі ўзрасла, але ўсе роўна была вельмі невялікай. Так, у Беластоцкім ваяводстве налічвалася 152 аўтамабілі, у Навагрудскім – 54, а ў Палескім – толькі 35 [3]. З іх большасць складалі асабістыя легкавыя аўтамабілі багатых асоб. Аўтобусаў у Палескім ваяводстве, напрыклад, было тры адзінкі. У 1925 годзе у Беластоцкім ваяводстве налічвалася толькі 57 асоб, што мелі пасведчанні кіроўцы, у Віленскім – 67, а у Навагрудскім – 25 чалавек, іх нават пералічылі па іменам ў часопісе «Auto» (№ 19/20 за 1925 г.) [3].

Уладальнікі аўтамабіляў Польшчы заснавалі ўласны Клуб аўтамабілістаў, які ладзіў аўтапрабегі для прапаганды аўтамабіля як сродка перасоўвання, якія праходзілі і па тэрыторыі Заходняй Беларусі. Так, у 1925 годзе першых тры этапы штогадовага аўтапрабегу праходзілі па тэрыторыі Заходняй Беларусі (маршрут Гродна – Вільня – Ашмяны – Навагрудак – Нясвіж – Слонім – Пружаны – Кобрын). З аднаго боку, аўтамабілісты маглі пабачыць на свае вочы цікавосткі архітэктуры і прыроды Заходняй Беларусі, з другога боку, жыхары гэтага рэгіёна маглі ўбачыць розныя маркі аўтамабіляў, бо ў прабегу ўдзельнічалі кіроўцы Аўстра-Даймлераў, Сітраенаў, Ланчый, Кадзілакаў і інш. [4].

У наступныя гады сітуацыя з аўтамабільным паркам у Заходняй Беларусі развівалася наступным чынам: да 1931 года колькасць транспартных сродкаў, што былі зарэгістраваны на тэрыторыі паўночна-ўсходніх ваяводстваў Польшчы, імкліва ўзрастала. У 1931 годзе ў Беластоцкім ваяводстве налічвалася 1374 аўтамабіля, у Віленскім – 682, Навагрудскім – 352 і Палескім – 423 [2, с. 114]. Аднак у 1930-я гады адбылося скарачэнне аўтамабільнага парку ў заходнебеларускіх землях, прынамсі, на Беласточчыне і Віленшчыне (табліца 1).

Табліца 1. Аўтамабільны парк Заходняй Беларусі па стану на 01.01.1939 г. [5, с. 199]

Ваяводства	Аўтамабілі			Колькасць аўтамабіляў на 10000 жыхароў
	усяго	аўтобусы	грузавыя	
Беластоцкае	762	67	213	4,6
Навагрудскае	420	68	95	4,0
Віленскае	546	56	97	4,3
Палескае	358	35	62	3,2

Такім чынам, дадзеныя па зарэгістраваных аўтамабілях дэманструюць, што ў цэлым аўтамабільны парк Заходняй Беларусі няўхільна павялічваўся на працягу міжваеннага перыяду. Аўтамабільны парк таго ж Палескага ваяводства вырас за гэтыя гады ў 10 разоў! Відавочна, што найбольш матарызаваным было насельніцтва Беластоцкага ваяводства, асабліва вялікай была там колькасць грузавікоў у параўнанні з іншымі ваяводствамі з беларускім насельніцтвам. Калі параўноваць сітуацыю з аўтамабільным транспартам у Заходняй Беларусі з іншымі рэгіёнамі міжваеннай Польшчы, то атрымоўваецца, што сітуацыя была горшай толькі ў паўднева-ўсходніх ваяводствах, што размяшчаліся на тэрыторыі сучаснай Заходняй Украіны: Тарнопальскім, Станіславаўскім і Валынскім, у якіх узровень аўтамабілізацыі не перавышаў 3,3. Лідарам міжваеннай Польшчы па гэтаму паказчыку было Шлёнскае ваяводства, дзе на 10000 жыхароў прыпадала 37 аўтамабіляў.

Якія маркі аўтамабіляў мелі аўтаўладальнікі Заходняй Беларусі? У 1924 годзе навагрудскі ваявода (хутчэй за ўсё, гэта быў Уладзіслаў Рачкевіч) меў у сваім распараджэнні аўтамабіль «Форд» [6, с. 229]. У 1927 г. у Пружанах было толькі два аўтамабілі: адвакату Я. Хвастоўскаму належаў аўтамабіль маркі Самсон Тарпеда, разлічаны на два пасажыры. Акрамя гэтага, Хвастоўскі меў адзіны матацыкл маркі Індзіян. Другі аўтамабіль, маркі Форд 1925 г. выпуску, належаў адвакату С. А. Файтэлевічу. Ён быў значна большы, мог змясціць 14 пасажыраў [7, с. 476]. Напрыканцы 1936 г. у Лідскім павеце было 27 асабістых аўтамабіляў, 4 грузавыя аўтамабілі, 6 аўтобусаў, 28 матацыклаў – разам 65 механічных транспартных сродкаў. Першае месца па колькасці зарэгістраваных транспартных сродкаў у Навагрудскім ваяводстве займаў Баранавіцкі павет (95 адзінак), Лідскі знаходзіўся на другім месцы, і апошняе месца па ступені аўтамабілізацыі займаў Стаўбцоўскі павет, дзе мелася толькі 16 машын (з іх 5 матацыклаў) [8]. У Браслаўскім павеце, напрыклад, па стану на 1 лютага 1935 г. было зарэгістравана 2 грузавыя машыны, 1 аўтобус і 11 легкавых аўтамабіляў. Большасць аўтаўладальнікаў былі па свайму сацыяльнаму стану гаспадарамі маенткаў, дактарамі, адвакатамі. Так, гаспадар маентка Бельмонты Мар'ян Радэцкі-Мікуліч меў 2 аўтамабілі: Peugeot на 3 месцы і Fiat (1926 г.в.) на 7 месц, уладальнік маентка Друйка Слабодскай гміны Жаба Раман быў уладальнікам машыны мадэль Ford T. Лекар Браслаўскага павятовага шпіталю Каласоўскі Зыгмунд валодаў айчынным аўтамабілем Fiat Polski 508. Гэты быў адным з найпапулярнейшых аўто ў Польшчы ў 1930-я гг. [9, с. 34]. Адвакату з Відзаў Атаназы Тымінскаму належыў Ford A. На базе Ford A быў пабудаваны грузавік Ford AA, які мог перавезці 1,5 т груза з максімальнай хуткасцю 70 км/г., іх было на Браслаўшчыне 2 адзінкі. Грузавымі перавозкамі на гэтых машынах займаліся Бяляк Рахмель з Браслава і Пізані Канстанты з фальварка Антопруце Рымшанскай гміны. Павятоваму

шпіталю ў Браславе належала аўтамашына чэхаславацкага вытворцы Tatra 30, абсталяваная 4-цыліндравым рухавіком, які развіваў максімальную хуткасць 90 км/г. [9, с. 35].

Як бачым, легкавы аўтамабіль у міжваеннай Польшчы быў адзнакай высокага сацыяльнага і фінансавага становішча ўладальніка. Пад канец 1930-х гадоў, калі рабочы зарабляў каля 100 злотых штомесяц, а службовец – ад 200 да 360 злотых, адносна танны Fiat 500 каштаваў каля 3800 злотых. Згодна з прайс-лістам Познаньскага кірмашу 1937 г., да 5000 злотых каштавалі Fiat 508 III, а таксама Morris 8HP. Peugeot 202 можна было набыць крыху больш за 6000 злотых, у той час як Opel Olimpia каштаваў 6800 злотых. Былі і раскошныя машыны – так, Mercedes 320 каштаваў 33 500 злотых, што складала амаль сем месячных заробкаў капітана польскай арміі [10].

Акрамя таго, ўладальнік аўтамабіля павінен быў несці дарагія выдаткі на яго тэхнічнае абслугоўванне, уключаючы зборы ў Дзяржаўны дарожны фонд, гэта значыць, штогадовы падатак на аўтамабіль, які складаў 15 злотых за кожныя 100 кг вагі. Цікава, што аўтамабілі з замежнымі нумарамі таксама абкладаліся дарожным падаткам у 5 злотых пры перасячэнні мяжы (на 3 дні, кошт падаўжэння – 1 злоты/дзень), матацыклы – 1,5 злотых, матацыклы з каляскай – 2 злотых [11, с. 9].

Дарэчы, падобны падатак быў зацверджаны мясцовай Радай г. Гродна яшчэ ў 1930 г. Але ў той час такія падатак быў накладзены на транспартныя сродкі, як на прадметы раскошы. Так, штогадовы падатак на веласіпед складаў 5 злотых, матацыкл – 20 злотых, аўтамабіль (у залежнасці ад магутнасці рухавіка) – 120 злотых. Падпадалі пад дадатковае падаткаабкладанне і ўладальнікі коней для верхавой язды (40 злотых у год), двуконнай збруі (30–40 злотых) і карэт (60 злотых). Дадзеныя сродкі накіроўваліся на барацьбу з беспрацоўем [11, с. 10].

У 1933 г. былі ўведзены правілы, паводле якіх ўладальнікі аўтамабіляў, якія адпавядалі патрабаванням дзяржаўнай абароны, пасля прадастаўлення адпаведнага сертыфікату маглі атрымаць зніжэнне збораў для Фонду на 60 %, пералічаных у выглядзе купонаў. Бензін таксама быў нятаным, літр яго каштаваў у снежні 1936 г. 58 грошаў, большая частка з гэтага кошту ішла на падаткі, а не на рэальную цану паліва. Усе гэта азначала, што толькі багатыя людзі маглі дазволіць сабе машыну, і ў нацыянальным маштабе гэта ўсё ж было выключэннем, а не правілам [10].

Такая сітуацыя прывяла да таго, што асноўным відам транспарту ў Заходняй Беларусі для перавозкі людзей і грузаў у межах рэгіёна заставаўся гужавы – конь і воз, зрэдку вялікія параконныя вазы. Усе коні, конныя вупражы і вазы, якія належалі гарадскім жыхарам, павінны былі быць зарэгістраваны ў гарадскім магістраце. Існавала сістэма праверкі стану коней і вазоў. За правядзенне агляду коней у кожным павеце адказваў раённы інспектар коней. Так, напрыклад, па афіцыйных дадзеных гарадс-

кога магістрата г. Пружаны, па стану на 11 студзеня 1932 г. гараджане мелі 7 конных пасажырскіх экіпажаў і 210 аднаконных вазоў [7, с. 475].

Кепскі стан дарог (аб гэтым мы распавядзем у главе 2), невялікая колькасць грузавых аўтамабіляў, а таксама канкурэнцыя з боку чыгункі і гужавога транспарту прывялі да таго, што перавозка тавараў аўтамабільным транспартам не набыла ў міжваеннай Польшчы вялікай папулярнасці. У агульным аб'ёме грузаперавозак доля аўтамабільных перавозак дасягала толькі 0,4 % і канцэнтравалася ў цэнтральных і заходніх ваяводствах Польшчы. Большую ролю адыгрываў аўтамабільны транспарт у перавозцы пасажыраў, дзе яго доля складала ў 1938 годзе 16,2 % [1, с. 141].

### Спіс выкарыстаных крыніц

1. Kaliński, J. Motoryzacja a infrastruktura drogowa w Polsce po 1918 roku / J. Kaliński // Na łądzie, w wodzie i w powietrzu... Z dziejów transportu i komunikacji na ziemiach polskich na przestrzeni wieków; red. T. Głowiński, R. Klementowski. – Wrocław : GAJT, 2014. – S. 137–154.

2. Бугаевіч, Р. Г. Сістэма матэрыяльна-тэхнічнага забеспячэння аўтамабільнага транспарта ў Заходняй Беларусі ў 1921–1939 гадах / Р. Г. Бугаевіч // Вестник Полоцкого государственного университета. Сер. А. Гуманитарные науки. – 2017. – № 9. – С. 113–116.

3. Wykaz taboru samochodowego, kursującego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1-go lipca 1925 roku // Auto. – 1925. – № 19/20. – S. 415.

4. Polski Raid Samochodowy (Rajd Polski) 1925 – wyniki [Zasób elektroniczny]. – Рэжым доступу: <http://www.scr.civ.pl/rpl1925.html>. – Дата доступу: 07.03.2022.

5. Быховцев, Н. И. Волковыск межвоенный / Н. И. Быховцев. – Гродно : ЮрСаПринт, 2012. – Т. 1. – 312 с.

6. Hubicka, M. “Ktokolwiek będziesz w nowogródzkiej stronie” / M. Hubicka // Ziemia. – 1925 – № 10–12. – S. 226–238.

7. Папко, В. Адлюстраванне паўсядзённага жыцця павятовага горада Пружаны ў 1921–1939 гг. у дакументах Дзяржаўнага архіва Брэсцкай вобласці // Гістарыяграфія і крыніцы па гісторыі гарадоў і працэсаў урбанізацыі ў Беларусі : зб. навук. арт. / ГрДУ імя Я. Купалы ; рэдкал.: В. В. Даніловіч (адк. рэд.) [і інш.]. – Гродна : ГрДУ, 2009. – С. 472–479.

8. На поўнач ад замка – аўтавакзалы Ліды [Электронны рэсурс]. – Рэжым доступу: <http://lidanews.by/news/dosug/6361news.html>. – Дата доступу: 28.02.2022.

9. Бугаевіч, Р. Г. Аўтамабілі і дарогі ў Браслаўскім павеце ў міжваенны час (1921–1939 гг.) / Р. Г. Бугаевіч // Беларускае Падзвінне: вопыт, метадыка і вынікі палявых і міждысцыплінарных даследаванняў (да

20-годдзя археалагічных і этнаграфічных экспедыцый ПДУ): зб. навук. арт. II Міжнар. навук. канф., Полацк, 17–18 крас. 2014 г. : у 2 ч. / Полац. дзярж. ун-т ; пад агульн. рэд. Д. У. Дука, У. А. Лобача, С. А. Шыдлоўскага. – Наваполацк, 2014. – Ч. 2. – С. 33–36.

10. Własne „cztery kółka” w II RP [Zasób elektroniczny]. – Рэжым доступу: <https://niepodlegla.gov.pl/o-niepodleglej/wlasne-cztery-kolka-w-ii-rp/>. – Дата доступу: 10.03.2022.

11. Гецэвіч, А. К. Транспарт і шляхі зносін у Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.) / А. К. Гецэвіч // Веснік ГрДУ імя Янкі Купалы. Сер. 1, Гісторыя і археалогія. – 2015. – № 3(203). – С. 6–12.

УДК 94 (476)

### **РАЗВІЦЦЕ ДАРОЖНАЙ ІНФРАСТРУКТУРЫ Ў ЗАХОДНЕБЕЛАРУСКІМ РЭГІЕНЕ (1921–1939 ГГ.)**

Гецэвіч А. К., ГрДУ імя Янкі Купалы, Гродна

E-mail: a.geceвич@grsu.by

Абухава А. М., ГрДУ імя Янкі Купалы, Гродна

E-mail: obuhova\_en@grsu.by

*У артыкуле разглядаецца працэс развіцця дарожнай інфраструктуры Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.).*

*Ключавыя словы: транспарт, аўтамабіль, дарога, Заходняя Беларусь.*

### **DEVELOPMENT OF ROAD INFRASTRUCTURE IN THE WEST BELARUSIAN REGION (1921–1939)**

*The article examines the process of development of the road infrastructure of Western Belarus (1921–1939).*

*Keywords: transport, automobile, road, Western Belarus.*

Перад уладамі Польшчы ў пачатку 1920-х гг. стаялі складаныя задачы рэканструкцыі, пашырэння і адаптацыі транспартнай сеткі да патрэб наоў створанай дзяржавы, якая аб'яднала ў сваім складзе тэрыторыі з розным узроўнем эканамічнага развіцця і рознымі транспартнымі сістэмамі. Тыя ж чыгуначныя лініі на ўсходзе краіны былі адаптаваны для эканамічных патрэб Расійскай імперыі. Дарогі амаль не мелі цвердага пакрыцця і не складалі адзінай сістэмы, у той час як імкліва павялічвалася выкарыстанне аўтамабіляў з рухавіком унутранага згарання для розных патрэб насельніцтва і арганізацый. Спецыялістамі было падлічана, што для таго, каб зрабіць дарожную сістэму Польшчы больш-менш дасканалай, трэба было пабудаваць 75 тыс. км новых дарог.