

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.

Першапачаткова акцэнт рабіўся на ліквідацыі пашкодзанняў, нанесеных Першай сусветнай і польска-савецкай войнамі, правядзенні часовага рамонту. Толькі пасля 1922 года пачалося будаўніцтва новых дарог і мастоў. Першапачаткова тэмпы будаўніцтва дарог з цвёрдым пакрыццём былі маруднымі з-за фінансавых праблем у дзяржаве і адсутнасці неабходных матэрыялаў [1, с. 137].

Дарогі ў міжваеннай Польшчы дзяліліся на тры класы ў залежнасці ад эканамічна-камунікацыйнага значэння дадзенай дарогі, а таксама ад іншых спецыяльных умоў. Да I класа залічваліся дзяржаўныя дарогі, да II класа – ваяводскія і павятовыя дарогі, да III класа – гмінныя дарогі [2, с. 33].

З 1924 па 1936 г. дарог з цвёрдым пакрыццём у Польшчы было пабудавана 11 542 км, у той жа час у Беластоцкім ваяводстве – 452 км, у Віленскім – 1045 км, у Навагрудскім – 1291 км, у Палескім – 142 км. Будаўніцтва дарог было абумоўлена як эканамічнымі, так і стратэгічнымі інтарэсамі. Найважнейшай прычынай, якая абцяжарвала развіццё эканомікі і турызму на крэсах, з’яўлялася неразвітасць транспартна-камунікацыйнага комплексу. У якасці негатыўных паказчыкаў выступалі нізкая гушчыня і працягласць шашы з цвёрдым пакрыццём [3, с. 9].

Сярод ваяводстваў Заходняй Беларусі найбольшая працягласць дарог з цвёрдым пакрыццём у 1936 годзе была ў Беластоцкім ваяводстве (3 242 км), на другім месцы ішло Навагрудскае ваяводства (2000 км), а на трэцім – Віленскае (1785 км) [4, с. 177].

Табліца 1 – Працягласць дарог з цвёрдым пакрыццём у Заходняй Беларусі па стану на 1.04.1938 г. [5, с. 197]

Ваяводства	Агульная працягласць дарог з цвёрдым пакрыццём	З іх пабудавана ў 1924–1938 гг.
Беластоцкае	3642	852
Навагрудскае	2214	1531
Віленскае	2067	1632
Палескае	1087	231

З дадзеных табліцы 1 відавочна, якой кепскай была сітуацыя з брукава-нымі дарогамі ў Палескім ваяводстве, дзе іх працягласць была ў тры разы меншай у параўнанні з Беластоцкім ваяводствам, куды ўваходзіла Гродзеншчына.

За 1924–1938 гг. найбольшыя інвестыцыі на будову дарог былі сканцэнтраваныя ў цэнтральных ваяводствах (Варшаўскім, Кельскім, Любельскім і Лодзскім), дзе насельніцтва актыўна купляла аўтамабілі і мела патрэбу ў добрых дарогах, а таксама ў Навагрудскім і Віленскім ваяводствах [1, с. 138].

У Палескім ваяводстве да пачатку 1930-х гг. працягласць дарог з цвёрдым пакрыццём складала 710 км, па стану на 1936 год у Палескім ваявод-

стве мелася толькі 992 км дарог з цвердым пакрыццём. Нізкі ўзровень развіцця транспартнай сеткі Палесся, роўна як і іншых ваяводстваў, ускладняўся сезоннацю эксплуатацыі многіх грунтавых дарог, што было звязана з працяглымі вясеннімі паводкамі на рэках Палесся. Да прычын, якія аказвалі негатыўны ўплыў на будаўніцтва дарог, адносіліся таксама вялікія тэрыторыі дрыгвы, што, у сваю чаргу, стрымлівала эксплуатацыю існуючых, а таксама будаўніцтва новых участкаў дарожнай сеткі. Можа, таму ў Пінскім, Лунінецкім і Столінскім паведах дарогі з цвердым пакрыццём у пачатку 1930-х гадоў зусім адсутнічалі. Толькі ў канцы 1930-х гг. уладамі была пабудавана высакаякасная аўтадарога з цвердым пакрыццём Пінск – Драгічын [3, с. 9].

Фінансавыя сродкі на пабудову дарог выдаткаваліся як з дзяржаўных крыніц, так і з мясцовых бюджэтаў. На будаўніцтва новых і падтрымку старых дарог і мастоў, брукаванне вуліц у гарадах, мястэчках і весках, выдаткоўваліся значныя фінансавыя сродкі. Так, выдаткі на дарожнае будаўніцтва ў Ваўкавыскім павеце ў 1930–1931 гг. складалі 350 000 злотых (гарадскі бюджэт складаў 480 000 злотых), пры тым што на падтрымку сельскай гаспадаркі пайшло ўсяго 8541 злоты, адукацыі – 22 850 злотых [6, с. 246].

Пры гэтым нават гэтых грошай не хапала на выкананне ўсіх неабходных работ. Напрыклад, паводле справаздачы камунальнага будаўнічага аддзела Навагрудскага ваяводства ў 1935–1936 фінансавых гадах асноўная ўвага была накіравана на добраўпарадкаванне дарог ваяводскага значэння Слонімскага паведа. Для гэтых мэтаў выдзяляліся сродкі на закупку 5500 кубаметраў каменя для бруку і аплаты работ на агульную суму больш чым 100 000 злотых. Традыцыйнай крыніцай фінансавання такіх работ станавіўся Дзяржаўны дарожны фонд. Акрамя таго, частка выдаткаў пакрывалася за кошт прыцягнення крэдытаў пад гарантыі мясцовай адміністрацыі. Нязначныя сродкі прыцягваліся і за кошт інвестыцыйных праграм, ахвяраванняў прыватных асоб [3, с. 9].

Фактычна будаванне новых дарог у рэальнасці часцей за ўсе зводзілася да павелічэння падатковай нагрузкі на насельніцтва. Так, у адпаведнасці са статутам дзяржаўнага дарожнага фонду ад 1933 г. уладальнікі транспартных сродкаў абавязаны былі штогод уносіць аплату за карыстанне дарогамі:

- аўтамабіль – 15 злотых за кожныя 100 кг вагі;
 - матацыкл – 40 злотых;
 - матацыкл з каляскай (а таксама цыкланеты) – 60 злотых;
 - веласіпед – 5 злотых (з афармленнем спецыяльнага пашпарта)
- [3, с. 9].

Тым не менш, стан дарог у Польшчы ў цэлым і ў Заходняй Беларусі ў прыватнасці заставаўся хутчэй нездавальняючым. Як пісаў ананімны аўтар у артыкуле, надрукаваным у «Штодзённым ілюстраваным кур'еры»

(«Ilustrowany Kurier Codzienny») у верасні 1938 г.: «Польская дарога! Колькі над ей праліта поту, колькі чарніла і друкарскай фарбы пераведзена ў барацьбе за яе лепшы стан, колькі аб ей было спрэчак... А ці есць які станоўчы вынік? Напэўна, было адзначана некаторае паляпшэнне дарог. Так. Мы можам камфортна ездзіць па некаторых дарогах, напрыклад да Варшавы, але большасць дарог – вялікая пакута.

Сапраўдныя польскія дарогі. Чалавек, які едзе па іх, дрыжачы ад пастаянных удараў аб выбоіны, падскокваючы ад няроўнасцяў ці трапляючы ў дарожныя ямы, прыслухоўваючыся з непакоем да рэсораў (ці не трэсне хутка) альбо да калес (ці выжылі ад выбоін), разважае, ў чым прычына такога стану польскіх дарог» [7].

Адзначалася, што амартызацыйны рэсурс аўтамабіляў з-за дрэнных польскіх дарог зніжаўся ў 3–4 разы хутчэй, чым за мяжой. У дапамогу вадзіцелям для правільнай эксплуатацыі аўтамабіля выдаваліся спецыялізаваныя выданні-дапаможнікі, артыкулы ў аўтамабільных часопісах. Так, вадзіцель перад выездам павінен быў праверыць шыны, тармазы, рэмень вентылятара, напоўніць радыатар вадой, змазаць маслам рулявую калонку. Штомесяц вадзіцелю рэкамендавалася змяняць маторнае масла ў рухавіку, счэпленне прамываць бензінам і змазаць маслам; раз на 2 месяцы або пасля 200 км прабегу прамываць каробку перадач і напаўняць маслам; пасля кожных 4000–5000 км прабегу адрэгуляваць клапаны; два разы на год або пасля 8000 км прабегу ачышчаць цыліндры і клапаны [8, с. 116].

Акрамя дарожнай сеткі для нармальнага функцыянавання аўтапарку ў краіне патрэбны былі паліўныя запраўкі, аўтамайстэрні, крамы запчастак.

У міжваеннай Польшчы дзейнічала 15 вялікіх нафтаперапрацоўчых заводаў з магутнасцю ад 10 да 200 тыс. тон нафты перапрацоўкі ў год і 64 невялікіх заводаў (перапрацоўка ў суме 100 тыс. тон нафты ў год). Дзяржаўная фірма «Polmin» валодала самым вялікім нафтаперапрацоўчым заводам, магутнасць якога дазваляла перапрацоўваць да 100 тыс. тон нафты ў год. Яго прадукцыя на $\frac{1}{3}$ пакрывала неабходную колькасць паліва ў краіне. У 1926 г. паліва можна было набыць у ваяводскіх цэнтрах (Вільня, Беласток, Брэст, за выключэннем Навагрудка), у некаторых павятовых гарадах (Гродна, Ваўкавыск, Баранавічы, Ліда, Слонім, Кобрын, Пінск, Глыбокае, Маладзечна, Вілейка) і невялікіх гарадах і мястэчках (Смаргонь, Гарадзея) [8, с. 113].

Паводле спісу АЗС за 1939 г., у Віленскім ваяводстве працавала 23 паліўныя станцыі, з якіх 12 – непасрэдна ў Вільні, у Навагрудскім ваяводстве – 11 станцый, у Палескім – 14 станцый [8, с. 114]. У Заходняй Беларусі найбольш распаўсюджанай была сетка заправачных станцый для аўтамабіляў «Карпаты». Яе філіялы былі размешчаны ў Свянцяхах, Вільні, Новых Троках, Ашмянах, Навагрудку, Шчучыне, Новым Двары, Скідзелі, Гродне, Бярозе-Картузкай, Пружанах, Ружанах, Косаве, Белавежы, Брэсце, Кобрыне, Драгічыне, Пінску [6, с. 10]. Месцы размяшчэння заправак сеткі

«Карпаты» ў Гродне можна ўбачыць на дадатку 10. На другім месцы па колькасці заправак на тэрыторыі Заходняй Беларусі ішла сетка «Galicja» (16 АЗС), таксама тут меліся запраўкі сетак «Polmin», «Gazy Ziemi», «Drago», «Gazolina» [8, с. 114]. Заправачныя станцыі іншых сетак знаходзіліся ў Глыбокім, Браславе, Міхалішках, Маладзечне, Вільні, Валожыне, Эйшышках, Радуні, Лідзе, Ваўкавыску, Слоніме [3, с. 10].

Калі казаць пра тэхнічнае абслугоўванне і рамонт аўтамабіляў, то з гэтым былі пэўныя цяжкасці. Аўтары кнігі «Аўтамабільны даведнік па Польшчы» рэкамендавалі звяртацца ў аўтамайстэрні толькі ў вялікіх гарадах і толькі ў неадкладных выпадках у майстэрні ў малых мястэчках і выключна для таго, каб дабрацца да вялікага горада. Прыводзіліся цэны на арэнду коней, патрэбных, каб выцягнуць аўтамабіль. Так, пара коней каштавала 1,5 зл. за 1 км буксіроўкі пры адлегласці да 20 км. Трос для буксіроўкі каштаваў 5–8 зл. [8, с. 115].

Паводле даведніка «Skorowidz samochodowy Polski na 1938 rok» аўтамайстэрні і крамы аўтазапчастак размяшчаліся ў наступных гарадах і мястэчках Заходняй Беларусі: Навагрудак (4 майстэрні, 2 крамы аўтазапчастак); Баранавічы (5 майстэрняў, 1 шынамантаж, 2 крамы аўтазапчастак); Ліда (3 майстэрні); Слонім (2 майстэрні, 1 крама аўтазапчастак); Нясвіж (2 майстэрні); Брэст (7 аўтамайстэрняў, 1 шынамантаж, 6 крамаў аўтазапчастак); Кобрын (1 майстэрня); Косава (1 майстэрня); Пружаны (1 майстэрня); Новая Вілейка (2 майстэрні); Маладзечна (2 майстэрні); Шаркаўшчына (1 майстэрня); Вільня (36 майстэрняў, 8 крамаў аўтазапчастак); Гродна (15 майстэрняў, 1 шынамантаж, 3 крамы аўтазапчастак), Свідзь (3 майстэрні), Ваўкавыск (1 майстэрня) [9, с. 145, 146, 192–195, 236, 238, 239].

У сувязі з ростам колькасці аўтамабіляў маркі «Polski Fiat» узнікла патрэба ў адкрыцці афіцыйных прадстаўніцтваў па ўсёй Польшчы. У заходнебеларускім рэгіёне прадстаўніцтвы і аўтасэрвісы «Polski Fiat» працавалі ў Баранавічах, Брэсце, Гродне і Вільні. Напрыклад, у Брэсце афіцыйным прадстаўніком польскага «Фіята» была фірма «Auto-Polesie», якая не толькі гандлявала аўтамабілямі, але і займалася іх сэрвісам і рамонтам [8, с. 115].

Параўнальны аналіз развіцця дарожнай інфраструктуры ў чатырох ваяводствах міжваеннай Польшчы, дзе пражывала беларускае насельніцтва, прывеў да высновы, што ўлады міжваеннай Польшчы больш актыўна ўкладаліся ў будаўніцтва дарог у Віленскім і Навагрудскім ваяводствах, але найбольшай заставалася працягласць шашэйных дарог у Беластоцкім ваяводстве. Найбольш занябаным рэгіёнам заставалася Палескае ваяводства, там назіралася самая малая працягласць дарог з цвёрдым пакрыццём, і сітуацыя не змянілася да лепшага ў міжваенны перыяд. Гэта было абумоўлена наяўнасцю там тэрыторый, пакрытых дрыгвой, вялікімі веснавымі паводкамі, адсутнасцю буйных прамысловых цэнтраў, да якіх трэба было пракладаць добры тракт. У вялікіх гарадах рэгіёна размяшчаліся

паліўныя запраўкі і іншыя абслугоўваючыя арганізацыі для аўтамабіляў, аўтаўладальнікам з невялікіх населеных пунктаў даводзілася абслугоўваць свой транспарт не па месцы жыхарства.

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. Аўтамабілі і дарогі ў Браслаўскім павеце ў міжваенны час (1921–1939 гг.) / Р. Г. Бугаевіч // Беларускае Падзвінне: вопыт, методыка 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.

3. 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.

4. Maly Rocznik Statystyczny 1937. – Warszawa : GUS, 1937. – 401 s.

5. Maly Rocznik Statystyczny 1939. – Warszawa : GUS, 1939. – 453 s.

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

7. Osęka, P. W II RP też mieliśmy problem z drogami [Zasób elektroniczny] / P. Osęka. – Tryb dostępu: <http://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/historia/1517566,1,w-ii-rp-tez-mielismy-problem-z-drogami>. read. – Data dostępu: 09.03.2021.

8. 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.

9. Polski skorowidz samochodowy na r. 1938 / Wydawnictwo «Polski skorowidz samochodowy». – W-wa : drukarnia «POL», 1938. – 250 s.