

**АРГАНІЗАЦЫЯ І СТАН ПЕРАВОЗАК ПАСАЖЫРАЎ АЎТАМАБІЛЬНЫМ ТРАНСПАРТАМ
У ВІЛЕНСКІМ ВАЯВОДСТВЕ Ў 1920-1930-я гг.**

Р.Г. БУГАЕВІЧ

Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка, Мінск

Разглядаецца пытанне развіцця перавозак пасажыраў аўтамабільным транспартам у Віленскім ваяводстве ў міжваенны перыяд. Прааналізаваны прычыны заняпаду данай галіны і ўплыў крызісных з'яў на рынак пасажырскіх перавозак на Віленшчыне ў 1930-я гг. Прыведзены статыстычныя даныя аб узроўні развіцця перавозак пасажыраў аўтамабільным транспартам.

Аднаўленне эканомікі і патрабаванні часу спрыялі з'яўленню сучаснай, таннай і зручнай аўтобуснай камунікацыі. Нягледзячы на нездавальняючы стан дарожнай інфраструктуры, аўтобусы сталі неад'емнай часткай транспартнай сістэмы ў заходнебеларускім рэгіёне ў міжваенны час.

Сістэматычны збор і публікацыя статыстыкі колькасці транспартных сродкаў у II Рэчы Паспалітай пачаліся толькі ў 1925 г., і паводле даных ад 1 ліпеня 1925 г. на тэрыторыі Віленшчыны было зарэгістравана 35 аўтобусаў [1, с. 415]. У 1926 г. у Вільні з'явіўся першы рэгулярны гарадскі аўтобусны маршрут «Чыгуначны вакзал – вул. Кальварыйская» [2, т. 48].

Паводле артыкула «Ruch autobusowy na Wileńszczyźnie» з газеты «Dziennik Wileński» ад 27 верасня 1929 г. на Віленшчыне дзейнічала 30 аўтобусных (з улікам гарадскіх) маршрутаў. На маршрутах было задзейнічана 167 аўтобусаў, з якіх 103 адзінкі перавозілі пасажыраў па 3 гарадскім маршрутам Вільні. 18 ліній непасрэдна звязвалі Вільню з бліжэйшым прыгарадам. Акрамя таго, было некалькі маршрутаў, даўжыня якіх пераўзыходзіла адлегласць у 100 км: Вільня – Іўе (112 км), Вільня – Свір – Кабыльнік – Мядзел – Паставы (134 км), Вільня – Ашмяны – Смаргонь – Вілейка (145 км) [3].

Калі звярнуцца да афіцыйных даных Дарожнага дэпартаменту Міністэрства грамадскіх работ, то выяўляюцца супярэчнасці ў лічбах. Так, у Віленскім ваяводстве ў 1929 г. дзейнічала 44 прадпрыемствы, якія абслугоўвалі 31 маршрут на 52 аўтобусах (*не ўлічаныя гарадскія аўтобусы Вільні (?) – заў. аўт.*). Даўжыня гэтых маршрутаў складала 970 км, з якіх толькі 170 км праходзілі праз дарогі з палепшаным пакрыццём. Сярэдні кошт праезду ў 1929 г. за 1 км на Віленшчыне склаў 10 гр. (табл.).

Табліца 1

Стан перавозак пасажыраў аўтамабільным транспартам у Віленскім ваяводстве ў 1920–1930-я гг.

	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1936 г.
Колькасць перавозчыкаў	44	37	25	12	9
Колькасць маршрутаў	31	25	16	16	23
Даўжыня маршрутаў, км	970	680	470	570	960
Колькасць аўтобусаў	52	73	46	42	46
Сярэдні кошт праезду за 1 км, зл.	0,1	0,09	0,09	0,09	няма даных

Крыніца: [4, с. 6; 5, с. 9; 6, с. 6; 7, с. 1; 8; 9, с. 286].

У раскладзе руху аўтобусаў Віленскага ваяводства на летні сезон 1929 г. былі заяўлены наступныя маршруты: Вільня – Мейшагола – Падбярэззе, Вільня – Трокі, Трокі – Ландвараў, Вільня – Новая Вілейка, Вільня – Алькенікі, Вільня – Ерузалімка, Вільня – Немянчын, Вільня – Тургелі – Табарышкі, Вільня – Свір – Кабыльнік – Мядзел – Паставы, Маладзечна – Ракаў – Івянец, Новыя Свянцянны – г. Свянцянны, Вільня – Ашмяны – Гальшаны, Будслаў – Даўгінава, Глыбокае – Лужкі – Дзісна, ст. Ашмяны – г. Ашмяны [10, с. 16–32].

Паездка на аўтобусе была маруднай, асабліва на вялікіх адлегласці. Так, паводле раскладу аўтобус з Вільні да возера Нарач даяжджаў за 5 г 15 хв (каля 110 км), кошт праезду склаў 12 зл. Аўтобус Вільня – Маладзечна пераадоляў адлегласць (каля 125 км) паміж гарадамі за 5 г 40 хв, кошт склаў 9 зл. Сярэдняя хуткасць аўтобуса, з улікам прыпынкаў у абодвух выпадках, складала усяго 22 км/г. Калі параўнаць з паездкай на цягніку Вільня – Маладзечна, то чыгункай працягласць падарожжа была 3 гадзіны, а кошт, у залежнасці ад класа вагона, – ад 6 да 20 зл. [11, с. XLI, 261]. Нягледзячы на перавагу чыгуначнага транспарта над аўтамабільным у вышэй прыведзеным прыкладзе, аўтобусная камунікацыя была разлічана на перавозку пасажыраў у мясцовасці дзе адсутнічала чыгунка.

Сваімі ўражаннямі аб падарожжы аўтобусам да возера Нарач падзяліўся карэспандэнт газеты «Kurjer Wileński» Стэфан Клячыньскі: «Падкідвае нас як мячыкі на сядзеннях аўтобуса. Нічога яшчэ тым, хто бліжэй да рухавіка сядзіць, але пасажыры па сярэдзіне скочуць уверх-уніз, а потым кідае з боку ў бок. Найгорш толькі кандуктару, які на кожнай калдобіне, на кожным мосце злітае з сядзення.» [12].

Аўтобусная камунікацыя залежыла ад метэаралагічных умоў, бо ў перыяд восеньскіх дажджоў і веснавога раставання снегу дарогі станавіліся не прыдатнымі да праезду. Пасля ўсталявання марознага надвор'я камунікацыя аднаўлялася, аднак рэйсы маглі быць адмененыя з-за моцных снегападаў, калі дарогі не паспявалі расчысціць.

Нават летам моцныя залевы размывалі дарожнае палатно, тым самым ускладняючы аўтобусную камунікацыю, напрыклад, пасажыры аўтобуса Глыбокае – Дзісна былі вымушаны выштурхоўваць з гразі свой транспарт [13].

Імклівае развіццё аўтобусных перавозак паставіла пытанне ўвядзення правілаў перавозак. Распараджэнне міністра грамадскіх работ, міністра ўнутраных спраў і па ўзгадненні з міністрам вайсковых спраў ад 17 красавіка 1929 г. аб руху на грамадскіх дарогах аўтобусаў, прызначаных для пасажырскіх перавозак, прадугледжвала патрабаванні да тэхнічнага стану аўтобуса, правілы рэгістрацыі транспартнага прадпрыемства, а таксама правілы праезду пасажыраў [14]. У кожным аўтобусе правіламі прадугледжвалася наяўнасць мінімум аднаго вогнетушыцеля, аптэчкі; на вокнах – фіранак; у халодны перыяд года салон павінен быў абагравіцца. Найбольшая хуткасць аўтобуса не магла перавышаць 40 км/г. Пасажырам забаранялася: садзіцца ў аўтобус, калі ўсе сядзачыя месцы былі занятыя, у нецвярозым стане; спяваць, паводзіць сябе непрыстойна, курыць у салоне аўтобуса, выкідваць з вокан смецце або іншыя прадметы, перавозіць у салоне жывёл.

Аднак наяўнасць правілаў не азначала, што іх выконвалі як перавозчыкі, так і пасажыры. Парушэнні былі звязаныя з перавозкай большай колькасці пасажыраў, чым было месцаў для сядзення, з курэннем вадзіцеля і кандуктара або нават кіраваннем аўтобуса ў стане алкагольнага ап'янення. Вось як апісваў сваю паездку пасажыр аўтобуса «Ашмяны – ст. Ашмяны»: «Еду з Ашмян на чыгуначную станцыю. 16 месцаў у аўтобусе. 22 пасажыры. Уваходзіць падпіты вадзіцель з цыгарэтай у зубах. Месца для кандуктара не хапіла, і той залез на дах аўтобуса» [15].

Аўтобусная інфраструктура была больш чым сціплай, пра аўтобусны прыпынак нагадвала толькі шыльда «Przystanek autobusowy» (аўтобусны прыпынак) і расклад руху аўтобусаў [16].

На пачатку 1930-х гг. аўтобусныя перавозкі апынуліся ў цяжкім становішчы, на гэта паўплываў збег трох прычын: эканамічны крызіс, стварэнне Дзяржаўнага дарожнага фонду і закон аб канцэсіянні аўтамабільных перавозак. Закон аб дарожным фондзе прадугледжваў павышэнне аплат за рэгістрацыю транспартных сродкаў (50 зл. за кожныя 100 кг масы аўтобуса) і ўводзіў падатак ў памеры 33 % ад кошту білета [17].

Даныя за 1931 г. аб аўтобуснай камунікацыі даюць магчымасць дакладна ахарактызаваць стан пасажырскіх перавозак на Віленшчыне. Так, колькасць маршрутаў скарацілася да 16, з якіх 5 ліній мелі даўжыню ад 10 да 24 км, 4 лініі – 25–49 км, 3 лініі – 50–74 км, 2 лініі – 75–99 км, 1 лінія – 100–124 км (да возера Нарач) і 1 лінія – 175–199 км (да Гродна) [6, s. 9]. На маршрутах працавала 46 аўтобусаў, з якіх 42 маркі Chevrolet, 1 Citroën і 3 іншыя марак [6, s. 19].

Закон аб канцэсіянні перавозак абавязваў перавозчыкаў атрымліваць канцэсіі на перавозку па вызначаных маршрутах і набываць аўтобусы польскай вытворчасці або зборкі [18]. Аднак нягледзячы на абмежаванне на выкарыстанне старых аўтобусаў у перавозках, ваяводскія ўлады працягвалі выдаваць не выключныя канцэсіі. Калі перавозчык выконваў усе патрабаванні, то атрымліваў выключную канцэсію, у той жа час іншым перавозчыкам забаранялася займацца перавозкай пасажыраў па тых маршрутах, па якіх працаваў перавозчык з выключнай канцэсіяй. Віленскія ваяводскія ўлады, каб не адбылося спыненне аўтобуснай камунікацыі на тэрыторыі ваяводства, выдавалі не выключныя канцэсіі. Пасажыры скардзіліся на старыя аўтобусы, на частыя паломкі, што прыводзіла да спазненняў. Кааператыў «Загарадная аўтобусная камунікацыя», як пісаў «Kurjer Wileński», знаходзіўся ў «вегетацыйным» стане. Гэта прадпрыемства звязвала каля 10 мястэчак, што не мелі чыгуначнага злучэння з Вільняй. Напаўняльнасць па маршрутах не перавышала 55 %. У выніку такой напаўняльнасці на лініях працавала толькі 16 з 32 аўтобусаў. Высокія аплаты ў Дарожны фонд, сацыяльныя ўзносы, страхоўкі ўплывалі на фармаванне кошту білета [19].

У сістэме аўтамабільных пасажырскіх перавозак вылучаюцца турыстычныя перавозкі. Летам 1933 г. аўтобусная кампанія «Міжгароднія аўтобусы Вільня – Нарач» пайшла «на сустрач шаноўнай грамадскасці» і адкрыла дадатковыя рэйсы на возера кожную суботу (з Вільні а 17 гадзіне) і нядзелю (з Вільні а 6 гадзіне і з Нарачы а 18 гадзіне). Кошт праезду «туды-назад» складаў 10 зл., пры тым што кошт звычайнага білета «туды-назад» быў 16 зл [20]. Саюз турыстычнай прапаганды Віленскай Зямлі прапаноўваў жадаючым прыняць удзел у экскурсіях на возера Нарач і на азёры Браслаўшчыны [21].

Прадпрымальнік з Глыбокага Юзаф Тышка летам 1936 г. арганізоўваў экскурсіі на сваім аўтобусе на возера Нарач, кошт білету туды і назад складаў 5 зл. [22].

На 1 студзеня 1934 г. у Віленскім ваяводстве было зарэгістравана 76 аўтобусаў, з якіх 75 выкарыстоўваліся для пасажырскіх перавозак. Прычым 60 аўтобусаў былі прыпісаныя да Вільні, 10 – да Віленска-Троцкага павета, па 2 – да Ашмянскага і Свянцянскага паветаў і 1 – да Дзісенскага павета [23, арк. 41 аб.].

У красавіку 1935 г. уладамі была пастаўлена ўмова перавозчыкам: або яны за 2 гады поўнацю абнаўляюць парк аўтобусаў на аўтобусы польскай вытворчасці, або, у зваротным выпадку, страчваюць канцэсіі на перавозкі. У пераходны перыяд на лініях маглі працаваць старыя аўтобусы [24].

Нягледзячы на складанасці ў галіне пасажырскіх перавозак, з'яўляліся новыя маршруты. 10 жніўня 1935 г. перавозчык «Фірма Шалюбскі» пусціў аўтобус па маршруце Вільня – Свянцянны – Браслаў, з Вільні аўтобус ад'язджаў а 16 гадзіне, прыбываў у Браслаў а 23:30, у зваротны рэйс аўтобус адыходзіў а 0:30 і вяртаўся ў Вільню ў 8 гадзін раніцы [25].

Паводле даклада аб эканамічным стане акругі Віленскай прамыслова-гандлёвай палаты сцярджалася, што ў 1937 г. адбыліся якасныя змены ў аўтобусных пасажырскіх перавозках, было праведзена «грунтоўнае абнаўленне» аўтобусаў, старыя аўтобусы на 14 – 15 месцаў замяняліся новымі на 24–30 месцаў [26, s. 13].

У нататцы газеты «Kurjer Wileński» ад 11 верасня 1937 г. адзначалася, што Віленшчына мела густую сетку аўтобусных маршрутаў. Аднак «адчувалася патрэба» ў некалькіх новых лініях, а менавіта Браслаў – Шаркаўшчына – Глыбокае, Браслаў – Перабродзе – Новы Пагост – Германавічы – Лужкі, Глыбокае – Пліса – Зябкі – Празарокі – Язна – Дзісна [27].

Нягледзячы на нязначную колькасць транспартных сродкаў на дарогах рэгіёна, нярэдкамі былі ДТЗ з удзелам аўтобусаў. Часцей за ўсё здарэнні адбываліся з-за неналежага тэхнічнага абслугоўвання, бракаваных запасных часткаў, парушэнняў правіл дарожнага руху.

Такім чынам, на Віленшчыне ў міжваенны перыяд з'явілася і развівалася аўтобусная камунікацыя, якая спрыяла павелічэнню ўзроўня мабільнасці насельніцтва рэгіёна і дапаўняла існуючую чыгуначную камунікацыю. Уплыў сусветнага эканамічнага крызісу, пралікі дзяржавы ў камунікацыйнай палітыцы прывялі да звужэння рынку пасажырскіх перавозак аўтамабільным транспартам у першай палове 1930-х гг. Сістэму аўтобусных перавозак складалі розныя па тыпу (гарадскія, прыгарадныя, міжгароднія) і прызначэнню (экскурсійныя, турыстычныя) перавозкі.

ЛІТАРАТУРА

1. Wykaz taboru samochodowego w dniu 1-go lipca roku // Auto. – 1925. – № 19–20. – S. 415.
2. Kęstutis Matuliauskas, Vilniaus transporto istorija [Электронны рэсурс] // Vilniaus Universiteto MIF bakalauro ir magistro studentams. – Рэжым доступу: http://kestutis.matuliauskas.lt/K.Matuliauskas_Vilniaus-transporto-istorija_2016-02-16.pdf. – Дата доступу: 20.02.2016.
3. Ruch autobusowy na Wileńszczyźnie // Dziennik Wileński. – 1929. – № 222. – 27 września. – S. 4.
4. Ćwikiel, J.B. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1929 r. / J.B. Ćwikiel. – Warszawa : Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, 1930. – 11 s.
5. Ćwikiel, J.B. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1930 r. / J.B. Ćwikiel. – Warszawa : Drukarnia Polska, 1931. – 19 s.
6. Ćwikiel, J.B. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1931 r. / J.B. Ćwikiel. – Warszawa : Zakł. Graf. B. Wierzbicki i S-ka, 1932. – 19 s.
7. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1932 r. – Warszawa : Pomorska drukarnia rolnicza, 1933. – 4 s.
8. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1933 r. – Warszawa : Pomorska drukarnia rolnicza, 1934. – 1 s.
9. Łopuszyński, M. Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce / M. Łopuszyński. – Bydgoszcz : Druk. «Biblioteka Polska», 1939. – 579 s.
10. Rozkład jazdy autobusów w województwie Wileńskim na okres letni 1929. – Wilno : Wydawnictwo Rajmunda Kęsickiego, 1929. – S. 32.
11. Urzędowy rozkład jazdy. – Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1929. – S. 308.
12. Kłaczyński, S. Nad Narocz! / S. Kłaczyński // Kurjer Wileński. – 1931. – № 174. – 31 lipca. – S. 2–3.
13. Ulewne deszcze uszkodziły drogi // Echo Głębockie. – 1936. – 4 września. – S. 8.
14. Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 17 kwietnia 1929 r. o ruchu na drogach publicznych autobusów, służących do utrzymywania publicznej komunikacji [Электронны рэсурс] // Internetowy System Aktów Prawnych. – Рэжым доступу: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19290550439&type=2>. – Дата доступу: 20.02.2016.
15. Komunikacja autobusowa w pow. Oszmiańskim // Kurjer Wileński. – 1930. – № 16. – 21 stycznia. – S. 3.

16. Horodok [Электронны рэсурс] // YIVO Digital archive on Jewish Life in Poland – Рэжым доступу: <http://polishjews.yivoarchives.org/archive/index.php?p=collections/controlcard&id=23442>. – Дата доступу: 20.03.2016.
17. Ustawa z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym [Электронны рэсурс] // Internetowy System Aktów Prawnych. – Рэжым доступу: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19310160081&type=2>. – Дата доступу: 20.02.2016
18. Ustawa z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi [Электронны рэсурс] // Internetowy System Aktów Prawnych. – Рэжым доступу: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19320320336&type=2>. – Дата доступу: 20.02.2016.
19. Bolączki komunikacji zamiejskiej // Kurjer Wileński. – 1934. – № 159. – 14 czerwca. – S. 5.
20. Wycieczki Wilno – Narocz // Kurjer Wileński. – № 203. – 1933. – 2 sierpnia. – S. 3.
21. Wycieczki Związku Propagandy Turystycznej Ziemi Wileńskiej // Dziennik Wileński. – 1936. – № 207. – 31 lipca. – S. 2.
22. W.Ł. Echa wycieczkowe. / W.Ł. // Echo Głębockie. – 1936. – 8 lipca. – S. 8.
23. Літоўскі цэнтральны дзяржаўны архіў (LCVA). – Ф. 51. Воп. 10. Спр. 80.
24. Będą nowe autobusy zamiejskie // Kurjer Wileński. – 1935. – № 112. – 26 kwietnia. – S. 6.
25. Rozkład jazdy autobusów Wilno – Świąciany – Braślaw // Kurjer Wileński. – 1935. – № 219. – 12 sierpnia. – S. 6.
26. Sprawozdanie o stanie gospodarczym Okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Wilnie w roku 1937. – Wilno : Izba Przemysłowa-Handlowa, 1938. – XXXVIII. – 200 s.
27. Sieć autobusowa na Wileńszczyźnie // Kurjer Wileński. – 1937. – № 250. – 11 września. – S. 5.

ORGANIZATION AND STATE OF PASSENGER TRANSPORTATION BY MOTOR TRASPOT IN THE VILNA PROVINCE IN 1920–1930s

R. BUGAEVICH

The question of passenger motor transport in the Vilna province in the interwar period is examined. The reasons for the decline of the industry and the impact of the crisis on the market of passenger traffic at Vilnius in 1930 are analyzed. The statistical data on the level of development of the transport of passengers by road are given.