

## ТРАНСПАРТНЫЯ СРОДКІ ПАВЯТОВАГА ГОРАДА ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ Ў МІЖВАЕННЫ ПЕРЫЯД (НА ПРЫКЛАДЗЕ г. ПРУЖАНЫ)

Папко В.М.

УА «Брэсцкі дзяржаўны тэхнічны ўніверсітэт»

Уключэнне беларускіх зямель у склад незалежнай польскай дзяржавы канчаткова адбылося па ўмовах Рыжскага мірнага дагавора 1921 г. Фармаваліся мясцовыя органы ўлады, паступова наладжвалася мірнае жыццё насельніцтва гэтага рэгіёна. Правінцыяльныя гарады адраджаліся пасля наступстваў ваеннага часу. Адным з тыповых павятовых гарадоў Палескага ваяводства былі Пружаны (у польскім варыянце “Пружана”). У горадзе не было вялікіх прамысловых прадпрыемстваў. Гэта была звычайная для Заходняй Беларусі павятовая сталіца сельскагаспадарчага рэгіёна. Пружаны знаходзіліся адносна блізка ад ваяводскага Брэст-Літоўска, аднак гэта мала адчувалася ў штодзённым жыцці гарадка і яго ваколіц.

Коні з’яўляліся на той час асноўным сродкам руху і цяглавай жывёлай. Па афіцыйных дадзеных гарадскога магістрата, на 11 студзеня 1932 г. гараджане мелі 7 пасажырскіх экіпажаў і 210 аднаконных вазоў [2, 49]. У 1933 г. афіцыйна былі зарэгістраваны 222 аднаконныя запрэжкі і 6 скураных двуконных [3, 24]. Усе коні, конныя запрэжкі і вазы былі зарэгістраваны ў магістраце. Існавала сістэма праверкі стану коней і вазоў, якая складалася пасля выхаду распараджэння. Прагляд коней меў на мэце дакладна вызначыць іх класіфікацыю, або змяніць яе, калі конь старэў і страчваў свае добрыя якасці. Коней падзялялі на верхавых (такіх у Пружанах былі адзінкі), артылерыйскіх, абозных, прыдатных для войска і не прыдатных, вызваленых уставай [2, 16]. За правядзенне агляду коней у павеце адказваў раённы інспектар коней, у 1931 г. гэтую пасаду займаў маёр Леўгоўд. Матэрыялы правядзення агляду коней 1931 г. пад кіраўніцтвам Леўгоўда захаваліся амаль у поўнай меры. Павятовы пружанскі стараста накіраваў 24 чэрвеня 1931 г. распараджэнне расклеіць аб’явы аб правядзенні агляду коней. Быў складзены графік правядзення аглядаў на тэрыторыі павета, яны адбываліся ў цэнтрах гмін. Інспектар павінен быў праглядаць коней 1926-1927 г. нараджэння, якія па нейкіх прычынах не былі зарэгістраваны ранней, і коней 1915-1916 г. нараджэння для верагоднай змены класіфікацыі. Кіраўнікам гмін і гарадоў загадвалася назіраць за тым, каб былі прыведзены на прагляд усе коні, якія падлягаюць гэтай працэдуры і назіраць за парадкам падчас яе. У распараджэнне інспектара неабходна было даць пісара, які б запісваў вынікі прагляду. На мясцовыя ўлады прыпадаў таксама абавязак прапанаваць інспектару пакой са святлом разам з патрэбнай яму пляцоўкай для прагляду [2, 11].

Усе прагляды адбываліся на плошчы перад будынкам гміннага ўпраўлення, а ў Пружанах – на рынкавай плошчы каля пажарнага дэпо. Не падлягалі прагляду пародзістыя коні, якія мелі спецыяльныя дакументы, хворыя і жарэбыя кабылы [2, 13].

Справаздача раённага інспектара коней маёра Леўгоўда ўтрымлівала наступныя вынікі. Інспектар коней лічыў, што ў асноўным прагляд быў арганізаваны добра, нягледзячы на тое, што кіраўніцтва гмін мела мала часу. З гэтага дакумента відаць, што інспектару ў яго працы дапамагалі падафіцэр канцэлярыі і ўлан [2, 60]. Вынікам гэтага прагляду стала інфармацыя аб стане і колькасці коней г. Пружаны. У рэгістрацыйных кнігах на к. 1931 г. было зарэгістравана 243 каня, якія належылі жыхарам і ўстановам гарада. З іх 99 не былі прыдатнымі для вайсковых патрэбаў. Астатнія 144 былі прызнаны для выкарыстання ў выпадку вайны: 11 кваліфікавалі як верхавыя коні, 30 як артылерыйскія, 103 як абозныя коні [2, 34]. Пазней колькасць коней зніжалася. У 1932 г. іх было ўжо 228 (95 непрыдатных для войска, 11 верхавых, 27 артылерыйскіх, 95 абозных) [2, 46 адв.].

Табліца 1 – План прагляду коней у Пружанскім павеце 5-29 мая 1931 г.

Гміна	Колькасць коней, якіх планавалі праглядзець
Сялец	90
Бяроза-Картузкая	69
Міжлесе	41
Рэвяцічы	78
Малеч	56
Лінава	37
Гарадзечна	89
Шарашова	99
Сухопаль	109
Котра	30
Руднікі	111
Пружаны	77

Наогул, на землях Пружаншчыны ў тая часы не было спецыялізаваных гаспадарак, якія б займаліся гадаваннем коней, не было і пародзістых коней. Пры пружанскім сейміку дзейнічала ветэрынарная хуткая дапамога. Агульны стан коней спецыялістамі трактаваўся як добры, у тым ліку і з прычыны дастатковай колькасці добрых кавалёў, якія спецыялізаваліся на падкоўцы коней [2, 30-30 адв.].

Табліца 2 – Спіс кузняў у г. Пружаны (на 24.04.1933 г.) [3, 3]

№	Прозвішча і імя ўладальніка кузні	Адрас кузні
1.	Кац Шмуэль	вул. Броварная, д. 12
2.	Гершгорн Есель	вул. Броварная, д. 10
3.	Бурак Лейба	вул. Хватка, д. 1
4.	Леў Меер	вул. Хватка, д. 17
5.	Блехар Цэмах	вул. Хватка, д. 19
6.	Лінкоўскі Шмуэль	вул. Хватка, д. 10
7.	Нічыпаровіч Юзаф	вул. Хватка, д. 14
8.	Васілеўскі Станіслаў	вул. Хватка, д. 21
9.	Віткевіч Браніслаў	вул. Хватка, д. 93
10.	Капуст Зорах	вул. Дамброўскага, д. 65
11.	Памеранец Ханайя	вул. Дамброўскага, д. 75
12.	Гершковіч Цэк	вул. Дамброўскага, д. 142
13.	Споніцэр Лейба	вул. Дамброўскага, д. 172
14.	Міклашэвіч Пётр	вул. Дамброўскага, д. 188
15.	Урланскі Есель	вул. Дамброўскага, д. 129
16.	Фрыдман Хона	вул. Кобрынская, д. 38
17.	Кац Абрам-Айзік	вул. Кобрынская, д. 50
18.	Кац Ісаак	вул. Кобрынская, д. 39
19.	Фрыдман Есель	вул. 3-га мая, д. 29
20.	Яблановіч Абрам і Берка	вул. 3-га мая, д. 33
21.	Ліпка Ян	вул. Зарэцкая, д. 8

Кавалі павінны былі мець пасведчанне, якое падцвярджала іх кваліфікацыю. У горадзе былі кавалі з трыма тыпамі такіх дакументаў. Пасведчанне рамесніка выдавала Пружанскае староства (мелі 17 чалавек), дыплом майстра – Брэсцкая Рамесная Ізба (Юзаф Нічыпаровіч) і вызваленне (дыспенсу) – Палескае Ваяводскае Упраўленне (Ісаак Кац) [3, 4].

Зараз гэта складана ўявіць сабе, але, напрыклад, у 1927 г. кожны жыхар Пружан дакладна ведаў усе аўтамабілі, якія былі ў горадзе. І было так не таму, што тагачасныя пружанцы былі аматарамі гэтай справы. Проста складана было не вывучыць усе абодва аўтамабілі, што належылі жыхарам горада. Верагодна, больш за ўсё зайздросцілі адвакату Яўгеніюшу Хвастоўскаму, якому належыў адзіны пружанскі матацыкл маркі "Індзіян". Акрамя гэтага, ён меў аўто маркі "Салмсон Тарпеда", разлічаны на два пасажыры. Гэтае цуда тэхнікі мела 4 цыліндры і 5,5 конскіх сіл. Наўрад-ці хуткасць, з якой адвакат праязджаў па вуліцах Пружан у сваім "жалезным кані", была вялікай.

Другі аўтамабіль належыў адвакату Срулю Арону Файтэлевічу. Ён быў значна большы, мог умясціць 14 пасажыраў і адносіўся да маркі "Форд" 1925 г. выпуску.

Найбольш папулярным транспартным сродкам быў веласіпед, якіх ў 1927 г. у горадзе Пружаны было 99 штук. Аднак самае дзіўнае, што на вуліцах горада можна было сустрэць веласіпеды ажно 31 маркі. Самымі папулярнымі былі веласіпеды "Gölicke", якіх налічвалася 20, марку "Repono" прадстаўляла 10 экзэмпляраў, па 9 было "Ormonde" і "Wandere", але большасць марак было прадстаўлена ў адзіным экзэмпляры. Складанымі шляхамі войн і міграцый траплялі яны на Пружаншчыну. Большасцю веласіпед аўладалі мужчыны, сярод афіцыйных уладальнікаў-жанчын такіх транспартных сродкаў былі заяўлены толькі чатыры: настаўніца Хэлена Цеханьская, хатняя гаспадыня, жонка пружанскага служачага Стэфана Плішкі, Антаніна, вучаніца Ізабэла Саламовіч і гандлярка Берта Мілецкая.

Веласіпед быў сапраўды атрыбутам тагачаснай заможнасці. Мелі яго ў асноўным людзі, якія займалі высокае становішча ў горадзе. На веласіпедзе маркі "Армонд" ездзіў на працу ў магістратуру нават сам пружанскі бурмістр Леанард Выбраноўскі, выкарыстоўваў яго ў якасці "службовага" транспарту. Таксама мелі свае веласіпеды 12 служачых, 4 фельдшары, ветэрынар Пётр Філаменка, 2 млынары, 5 вучняў, вучаніца, 3 настаўнікі, пружанскі доктар Атон Саламановіч, друкар Мейер Валянскі, геометр Мікалай Сівакоў, пекар Тодэс Яновіч і г. д. Адзін службовы веласіпед утрымліваў Пружанскі сеймік, два – мела дарожнае ўпраўленне. Больш за ўсё веласіпед аўладалі гандляры-яўрэі (33), якія здавалі іх у пракат. Мойжэш Бурштэйн меў 9 веласіпед аў, Ізраэль Мінз 27 здаваў, а адзін меў для сябе, слесар Тадэвуш Маньчынскі здаваў у наём 2 веласіпеды [1, 3-7].

Праз некалькі гадоў гэтая статыстыка значна палепшылася. Дакладна вядома, што на дзень 22 чэрвеня 1931 г. у горадзе ўжо было 7 аўтамабіляў, разам з тымі, што належылі сейміку, і пажарнай аўтадапамогай, аўтобус, 4 матацыклы і 224 веласіпеды [2, 24 адв.].

Да веласіпед аў, як да транспартнага сродка, адносіліся ў тыя часы вельмі сур'ёзна. Улады вялі нагляд за тым, каб на веласіпед аў ездзілі людзі, якія ведаюць правілы руху і дарожныя знакі. Выглядае гэта дзіўна, калі ведаеш, што машын амаль не было, аднак даволі актыўны рух на дарогах стваралі конныя ўпражкі і вазы.

Магістрат г. Пружаны накіраваў у гмінныя ўпраўленні павета распараджэнне падпісанае выконваючым абавязкі павятовага старасты О. Грыгаровічам, якое абвясціла: "Згодна з § 24 пастановы Міністэрства Грамадскай Працы ад 26. 06. 1924 г.... асобы, якія ездзяць на веласіпед аў, абавязаны мець імяныя веласіпедныя карты, якія даюць права на праезд па грамадскіх дарогах. Уладальнікі пунктаў пракату веласіпед аў могуць даваць напратат веласіпеды для язды па грамадскіх дарогах толькі тым асобам, якія прад'являюць імянную веласіпедную карту, выданую Стараствам.

Парушэнне цытаванага вышэй распараджэння караецца адміністрацыйным шляхам штрафам да 500 злотых, альбо арыштам (на тэрмін) да двух месяцаў.

Паколькі не ўсе, хто ездзіць на веласіпедах, валодаюць прадугледжанымі у § 24 цытаванага вышэй распараджэння імяннымі веласіпеднымі картамі – загадваю пазнаёміць зацікаўленых асоб з дзейснымі інструкцыямі спосабам, які практыкаваўся да гэтага часу, а таксама выклікаць іх, каб не пазней 01.11.1927 г. забяспечыліся веласіпеднымі картамі.

У сувязі з вышэйзгаданым, зацікаўленыя асобы павінны звярнуцца асабіста ў Стараства ў Пружанам з заявай аб выданні ім веласіпедных карт.

Паколькі асобы, якія жадаюць забяспечыцца імяннымі веласіпеднымі картамі, павінны паказаць веданне язды і дарожных правілаў – прызначаю спецыяльна для гэтай мэты 3 дні, а менавіта 26, 27 і 28 кастрычніка б.г., у якія з 9.00 да 15.00 зацікаўленыя асобы змогуць уладзіць у Пружанскім Старастве фармальнасці ў сувязі з атрыманнем веласіпеднай карты.

Заявы трэба забяспечыць гербавай маркай на 3 злотых. Падатковая аплата за веласіпедную карту складае 1 злоты гатоўкай" [1, 38].

На вуліцах Пружан, Ружан, Шарашова і многіх вёсак Пружанскага павета павесілі аб'явы, якія ўтрымлівалі падобны тэкст і заклікалі ўладальнікаў "ровэрэв" з'явіцца ў Стараства для здачы спецыяльнага экзамена і атрымання "карты ровэрэвэй".

Арганізацыя транспарта ў павятовым горадзе Заходняй Беларусі ў міжваенны перыяд была вельмі прымітыўнай. Было некалькі прычын такога стану справы:

1. Памеры гарадоў былі невялікімі, і для іх нармальнага жыцця не было патрэбы ў арганізацыі грамадскага транспарту.

2. Большая частка мясцовага насельніцтва не мела грашовых сродкаў нават на веласіпед, не кажучы ўжо пра больш складаную, дарагую і сучасную тэхніку.

3. Значную ролю працягваў адыгрываць гужавы транспарт.

### Літаратура

1. Дзяржаўны архіў Брэсцкай вобласці (далей ДАБВ). Ф. 6, воп. 1, спр. 24. Распоряжения, циркуляры об осмотре коней на территории Пружан, списки владельцев машин, велосипедов (1927-1928).

2. ДАБВ. Ф. 6, воп. 1, спр. 51. Дело по учёту коней, домашних животных, велосипедов, автомашин и др.

3. ДАБВ. Ф. 6, воп. 2, спр. 41. Статистические сведения о наличии промышленных предприятий в г. Пружаны.

## ДЗЕЙНАСЦЬ РУСКІХ ГРАМАДСКІХ АРГАНІЗАЦЫЙ У ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ Ў 1920-1930-я гг.

Пашковіч А. І.

УО «Брэсцкі дзяржаўны ўніверсітэт імя А.С. Пушкіна»

Згодна з афіцыйнай статыстыкай, у 1931 г. у Польшчы пражывала 139 тысяч рускіх [33; 149]. Найбольш рускіх налічвалася ў Віленскім, Беластоцкім, Палескім, Навагрудскім ваяводствах і на Валыні. Рускімі культурна-палітычнымі цэнтрамі ў ІІ Рэчы Паспалітай з'яўляліся такія гарады, як Варшава, Вільня, Брэст, Беласток і Роўна. І хоць Варшава не была месцам пражывання вялікай групы рускіх, аднак там размяшчаліся цэнтральныя праўленні большасці рускіх палітычных і грамадскіх арганізацый. Рускае насельніцтва