

УДК 94(476) «1921-1939»:656.06

**СІСТЭМА МАТЭРЫЯЛЬНА-ТЭХНІЧНАГА ЗАБЕСПЯЧЭННЯ  
АЎТАМАБІЛЬНАГА ТРАНСПАРТА Ў ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ Ў 1921–1939 ГАДАХ****Р.Г. БУГАЕВІЧ***(Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка, Мінск)*

*Разглядаецца пытанне матэрыяльна-тэхнічнага забеспячэння аўтамабільнага транспарта ў Заходняй Беларусі міжваеннага перыяду. Прадстаўлена інфармацыя аб працы сетак АЗС і іх тэхнічным аснашчэнні. Прыведзены спіс аб'ектаў аўтамабільнай інфраструктуры (майстэрні, крамы аўтазапчастак). Робіцца выснова, што сістэма матэрыяльна-тэхнічнага забеспячэння аўтамабільнага транспарта ў Заходняй Беларусі фармальна склалася, але даступнасць элементаў гэтай сістэмы для аўтаўладальнікаў значна адрознівалася ў залежнасці ад месца эксплуатацыі транспартнага сродка.*

**Ключавыя словы:** аўтамабільны транспарт, аўтазаправачная станцыя, тэхнічнае абслугоўванне аўтатранспарта, паліва, Заходняя Беларусь.

**Уводзіны.** Сістэма матэрыяльна-тэхнічнага забеспячэння аўтатранспарта ўяўляе сабой важную частку вывучэння аўтамабільнага транспарта, і ўключае ў сябе працэс забеспячэння механічных транспартных сродкаў эксплуатацыйнымі матэрыяламі (палівам, маслам), запаснымі часткамі і іншымі матэрыяламі, неабходнымі для нармальнай работы. Акрамя таго, у айчынным гістарыяграфіі дадзенае пытанне мала-даследавана [1].

**Асноўная частка.** Галоўнае месца ў матэрыяльна-тэхнічным забеспячэнні адыгрывала паліва. Да сярэдзіны 1920-х гг. у сувязі з нязначнай колькасцю транспартных сродкаў (ТС) у Заходняй Беларусі сетка аўтазаправачных станцый і пунктаў продажу паліва была даволі рэдкай. 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) [2, s. 882, 898, 936, 1685, 1691, 1696, 1709, 1726, 1736, 1748, 1925, 1935, 1944, 1949, 1971].

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 1/3 пакрывала неабходную колькасць паліва ў краіне [3].

Большая частка польскіх аўтазаправачных сетак таксама мела свае заводы па перапрацоўцы нафты. Фірма «Gazolina» атрымлівала паліва з трох заводаў ля Барыслаўля, па адным заводзе было ў фірм «Galicja», «Gazy Ziemi», «Standard Nobel», які ў 1931 г. увайшоў у склад «Vacuum Oil» [4, s. 51].

Незалежна ад вытворцы паліва на польскіх АЗС прадаваўся бензін з аднолькавым актанавым лікам. У другой палове 1930-х гг. асноўным відам паліва быў чысты бензін, выраблены на польскіх нафтаперапрацоўчых заводах з актанавым лікам 60. Польскі бензін характызаваўся нізкай дэтынацыйнай стойкасцю і быў прыдатным толькі для рухавікоў з невялікай ступенню сціскання [5, s. 276].

Для бесперабойнага забеспячэння спажываючых палівам уласнікі аўтазаправачных станцый абсталявалі сховішчы для захоўвання нафтапрадуктаў у непасрэднай блізкасці да чыгуначных станцый для наступнай дыстрыбуцыі па АЗС. Сховішчы былі розных аб'ёмаў: ад 10 да 55 тыс. літраў. Перапампоўка нафтапрадуктаў з чыгуначных цыстэрнаў ажыццяўлялася па трубаправаду з дапамогай ручной помпы.

Так, 11 ліпеня 1922 г. паміж Віленскай Дырэкцыі ПКП і таварыствам з абмежаванай адказнасцю «Oleum» была падпісана дамова аб арэндзе пад'язнога пуці і зямельнага ўчастка плошчай 2387 м<sup>2</sup> на ст. Брэст-ІІ для будаўніцтва рэзервуара і падземнага трубаправода [6, арк. 45-45 аб.]. На ст. Ліда (Навагрудскае ваяводства) сетка заправак «Gazy Ziemi» мела 3 рэзервуары з нафтапрадуктамі (10, 20, 25 тыс. л.), сетка заправак «Kagraty» – 2 рэзервуары (40, 55 тыс. л.), яшчэ 3 рэзервуары належалі прыватным асобам [7, арк. 12].

Непасрэдна да месца продажу паліва перавозілася ў герметычных жалезных бочках або бочкавозам, дзе паліва перапампоўвалася ў падземнае сховішча, аб'ём якога быў адносна невялікім (2 – 2,5 тыс. л.) [7, арк. 14]. Акрамя традыцыйнай формы продажу гаруча-змазачных матэрыялаў, некаторыя фірмы дастаўлялі сваю прадукцыю непасрэдна кліентам [8, s. 141].

Статыстычныя даныя паказваюць, што ў 1924 г. (першы год, калі пачалі збірацца даныя аб колькасці механічных транспартных сродкаў) было зарэгістравана у Беластоцкім ваяводстве 92 адзінкі, у Палескім 20, у Навагрудскім – 27 і ў Віленскім – 41 адзінка транспартных сродкаў [9]. Паступова назі-

раўся рост колькасці зарэгістраваных ТС, за 7 год парк транспартных сродкаў Заходняй Беларусі павялічыўся амаль у 16 разоў (табл. 1).

Табліца 1. – Колькасць транспартных сродкаў у Заходняй Беларусі

| Ваяводства        | 1925 г.       |                           | 1926 г.       |                           | 1931 г.       |                           | 1938 г.       |                           |
|-------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|---------------|---------------------------|
|                   | Колькасць ТС  | Колькасць жыхароў на 1 ТС | Колькасць ТС  | Колькасць жыхароў на 1 ТС | Колькасць ТС  | Колькасць жыхароў на 1 ТС | Колькасць ТС  | Колькасць жыхароў на 1 ТС |
| Беластоцкае       | 166           | 7 852                     | 211           | 6 198                     | 1 374         | 1 100                     | 876           | 2 021                     |
| Віленскае         | 174           | 5 653                     | 223           | 4 365                     | 682           | 1 712                     | 688           | 2 022                     |
| Навагрудскае      | 59            | 13 934                    | 68            | 12 118                    | 352           | 2 640                     | 422           | 2 732                     |
| Палескае          | 40            | 21 998                    | 60            | 26 454                    | 423           | 2 368                     | 392           | 3 148                     |
| <b>Па краіне:</b> | <b>15 243</b> | <b>1 763</b>              | <b>17 171</b> | <b>1 566</b>              | <b>47 331</b> | <b>658</b>                | <b>44 200</b> | <b>778</b>                |

Крыніца: [10–13].

23 красавіка 1926 г. фірма «Standard Nobel» атрымлівае дазвол на адкрыццё аўтазаправачнай станцыі ад магістрата г. Брэста [14, арк. 2]. Даная станцыя была пабудавана на скрыжаванні вуліцы Люблінскай уніі і плошчы Нарутовіча. Як адзначалася ў тэхнічным апісанні, АЗС была размешчана на вуліцы з ажыўлёным аўтамабільным рухам. Станцыя складалася з падземнага жалезнага рэзервуара аб'ёмам 1760 л, які размяшчаўся на глыбіні ад 1000 да 1200 мм; калонкі-лічыльніка (амерыканскай вытворчасці «Gilbert і Barker»), якая адмярала паліва па 5 літраў [14, арк. 7]. Акрамя таго, дамовай было прадугледжана пашырэнне сеткі АЗС фірмы «Standard Nobel» у Брэсце ў выпадку павелічэння аўтамабільнага руху ў горадзе [14, арк. 8].

Вясной 1930 г. у Навагрудку спынілася будаўніцтва новага аўтобуснага вакзала, і ў магістрат горада звярнулася фірма «Standard Nobel» з наступнай прапановай: фірма выдзяляе грашовую суму памерам 25 тыс. зл. на будаўніцтва вакзала, а магістрат, у сваю чаргу, выдае дазвол на будаўніцтва і дзейнасць новай АЗС, якая б размяшчалася ля новага вакзала, на тэрмін 12 год [15].

Наяўнасць АЗС у цэнтры горада часам прыводзіла да канфліктных сітуацый. Так, жыхары дома нумар 166 па вуліцы Дамброўскага ў Брэсце скардзіліся палескаму ваяводзе на паліўную станцыю «Каграту», бо баяліся ўзнікнення пажару з-за вялікай колькасці паліва, якое захоўвалася на АЗС [16, арк. 7].

Літр бензіну ў чэрвені 1936 г. на АЗС каштаваў 68 гр., з гэтай сумы нафтаперапрацоўчы завод атрымліваў 26 гр. (38%), рэшта – 42 гр. – адлічвалася наступным чынам: 8,8 гр. – падатак у Дзяржаўны дарожны фонд, 13,2 гр. – іншыя падаткі, транспартаванне – 7,1 гр. (за літр), 2,9 гр. – аплата за помпу ў гарадскі бюджэт, 4 гр. – абслугоўванне помпы і 6 гр. – іншыя выдаткі [17].

Паводле спісу АЗС у 1939 г. у Віленскім ваяводстве працавала 23 паліўныя станцыі, з якіх 12 – непасрэдна ў Вільні, у Навагрудскім ваяводстве – 11 станцый, у Палескім – 14 станцый (табл. 2).

Табліца 2. – Колькасць АЗС у Заходняй Беларусі ў 1939 г.

| Назва сеткі АЗС                   | Karpaty | Polmin | Gazy Ziemne | Galicja | Drago | Gazolina | Усяго |
|-----------------------------------|---------|--------|-------------|---------|-------|----------|-------|
| Беластоцкае ваяводства (часткова) | 4       | 2      |             | 2       | 3     |          | 11    |
| Віленскае ваяводства              | 10      | 2      | 1           | 7       |       | 3        | 23    |
| Палескае ваяводства               | 8       | 2      | 1           | 3       |       |          | 14    |
| Навагрудскае ваяводства           | 4       | 1      | 1           | 4       | 1     |          | 11    |

Крыніца: [18].

Масла можна было набыць непасрэдна на заправачных станцыях. Кошты вагаліся ў залежнасці ад маркі: ад 2,50 зл. да 5 зл. за 1 кг. Найбольш папулярнымі маркамі масла, якія выкарыстоўвалі вадзіцелі ў Польшчы, былі «Gargoyle-Mobiloil», «Polmin», «Galkar», «Galtol», «Shell», «Stanob» [19, s. 10–11]. Найбольшае распаўсюджанне на польскім рынку шын атрымалі англійскія вытворцы «Dunlop» і «Fireston», французскія «Michelin», «Goodyear», «Bergougnan», італьянскія «Pirelli» і аўстрыйскія «Semperit» [20].

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, 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. [19, s. 10–11].

Паводле «Skogowidz 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 шынамонтаж, 2 крамы аўтазапчастак); Ліда (3 майстэрні); Слонім (2 майстэрні, 1 крама аўтазапчастак); Нясвіж (2 майстэрні); Брэст (7 аўтамайстэрняў, 1 шынамонтаж, 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 шынамонтаж, 3 крамы аўтазапчастак), Скідзель (3 майстэрні), Ваўкавыск (1 майстэрня) [21, s. 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 [20, s. 74]. Напрыклад, у Брэсце афіцыйным прадстаўніком польскага «Фіята» была фірма «Auto-Polesie», якая не толькі гандлявала аўтамабілямі, але і займалася іх сэрвісам і рамонтам [22, s. 61].

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 [23, 24]. Так, вадзіцель перад выездам павінен быў праверыць шыны, тармазы, пас вентылятара, напоўніць радыатар і генератар вадой, змазаць маслам рулявую калонку. Штомесяц вадзіцелю рэкамендавалася змяняць маторнае масла ў рухавіку, счашленне прамываць бензінам і змазаць маслам; раз на 2 месяцы або пасля 200 км прабегу прамываць каробку перадач газай і напаўняць маслам; пасля кожных 4000–5000 км прабегу адрэгуляваць клапаны; два разы на год або пасля 8000 км прабегу ачышчаць цыліндры і клапаны [24].

Пра нізкую якасць запчастак, недахоп вопыту ў рамонце і абслугоўванні аўтамабіляў сведчаць дарожна-транспартныя здарэнні з удзелам няспраўнай тэхнікі [25, 26].

**Вынікі.** З павелічэннем колькасці транспартных сродкаў на дарогах Заходняй Беларусі паступова з'яўлялася і неабходная інфраструктура: аўтазаправачныя станцыі, аўтамайстэрні, крамы аўтазапчастак. Можна сцвярджаць, што фармальна сістэма матэрыяльна-тэхнічнага забеспячэння аўтамабільнага транспарта ў Заходняй Беларусі склалася, але фактычна даступнасць элементаў сістэмы для аўтаўладальнікаў залежала ад месца эксплуатацыі транспартнага сродка. Калі ў ваяводскіх цэнтрах і вялікіх гарадах можна было без праблем заправіцца палівам, адрамантаваць свой аўтамабіль, то ў павятовых гарадах на перыферыі (асабліва на Палессі) такая магчымасць адсутнічала.

## ЛІТАРАТУРА

1. Гецэвіч, А. К. Транспорт і шляхі зносін у Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.) / А.К. Гецэвіч // Веснік Гродзен. дзярж. ун-та імя Янкі Купалы. Сер. 1. Гісторыя. – 2015. – № 3(203). – С. 6–12.
2. Księga Adresowa Polski ( wraz z w. m. Gdańskiem ) dla handlu, rzemiosł i rolnictwa; Annuaire de la Pologne ( y Compris la V. I. de Dantzig ) pour le Commerce, L'Industrie, les Metiers et L'Agriculture – Warszawa : Towarzystwo Reklamy Międzynarodowej Sp. z o.o. Jener Reprez. Rudolf Mosse; Bydgoszcz : Zakłady Graficzne "Biblioteka Polska", 1926/1927. – 2476 s.
3. Międzywojnie [Электронны рэсурс] // Nafta Polska. – Рэжым доступу: <http://www.nafta-polska.pl/historia-naftownictwa/mi%C4%99dzywojnie>. – Дата доступу: 20.10.2016.
4. Z naftą przez pokolenia / tekst Aleksander Puchowicz ; pocztówki archiwalne kolekcja Jerzego Zielińskiego; Oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Chemicznego w Płocku. – Płock : Samizdat Zofii Łoś, 2004. – 156 s.
5. Rostocki, A. Automobilizm w Warszawie do roku 1939 / A. Rostocki, J. Tarczyński. – Warszawa : Państwowy Instytut Wydawniczy, 1988. – 395 s.
6. Дзяржаўны архіў Брэсцкай вобласці (ДАБВ). – Ф. 1. Воп. 2. Спр. 3809.
7. Дзяржаўны архіў Гродзенскай вобласці (ДАГВ). – Ф. 551, воп. 1, спр. 2310, арк. 12.
8. Majewski, W. M. Poszukiwania złóż ropy naftowej i gazu w Polsce (1919–1939) / W. M. Majewski // Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Historica. – 2009. – Т. 11. – S. 129–154.
9. Tabor samochodowy w Polsce // Auto. – 1924. – № 18. – S. 275.
10. Wykaz taboru samochodowego w dniu 1-go lipca 1925 roku // Auto. – 1925. – № 19–20. – S. 415.
11. Wykaz taboru samochodowego w dniu 1-go stycznia 1926 roku // Auto. – 1926. – № 3. – S. 78.
12. Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (bez wojskowych) kursujących na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dn. 1 stycznia 1931 r. // Auto. – 1931. – № 4. – S. 6.
13. Powoli, ale stale idziemy naprzód // Auto i technika samochodowa. – 1938. – №2. – S. 74–75.

14. ДАБВ. – Ф. 1. Воп. 2. Спр. 3808.
15. Inwestycje Nowogródzkie // Kurjer Nowogródzki. – 1931. – № 1. – S. 3.
16. ДАБВ. – Ф. 1. Воп. 3. Спр. 945.
17. Cena na benzynę hamuje rozwój motoryzacji // Dziennik poranny. – 1936. – № 146. – S. 2.
18. Архіў новых актаў (Archiwum Akt Nowych w Warszawie). – Ф. Ministerstwo Komunikacji w Warszawie. Спр. 3465.
19. Przewodnik automobilowy po Polsce / oprac. Mieczysław Orłowicz (część opisowa) oraz Roger Morsztyn (część techniczna); Automobilklub Polski. – Warszawa : nakł. i skład gł. Automobilklub Polski, 1930. – 211 s.
20. Rynek opon i detek // Ruch samochodowy. – 1927. – № 4. – S. 17.
21. Polski skorowidz samochodowy na r. 1938 / wydawnictwo «Polski skorowidz samochodowy». – W-wa : drukarnia «POL», 1938. – 250 s.
22. Hartmann-Kisłowska, N. Saga Poleska / N. Hartmann-Kisłowska // Echa Polesia. – 2011. – № 3 (31). – S. 57–66.
23. Tuszyński, A. Chory samochód : utrzymanie i naprawa samochodu / A. Tuszyński. – Warszawa : Trzaska, Evert i Michalski, 1928. – 307 s.
24. Orjentacyjna tabela utrzymania samochodów // Ruch samochodowy. – 1928. – № 16. – S. 6–7.
25. Wypadek samochodowy w Lidzie // Kurjer Nowogródzki. – № 78. – 1931. – 18 grudnia. – S. 4.
26. Autobus z pasażerami w rowie // Słowo. – № 93. – 1930. – S. 3.

Пасмыніў 15.02.2017

## THE SYSTEM OF THE LOGISTICAL SUPPORT OF AUTOMOBILE TRANSPORT IN THE WESTERN BELARUS IN 1921–1939

**R. BUHAYEVICH**

*The article is devoted to the logistical support of automobile transport in the Western Belarus in the interwar period. The information about activity of networks of petrol stations and their technical equipment is presented. The list of road infrastructure (car workshops, auto parts stores) is given. The author concludes that the system of logistical support automobile transport in the Western Belarus formally developed, but the availability of features for car owners differed greatly depending on the location of the maintenance of vehicle.*

**Keywords:** *automobile transport, petrol station, car maintenance, fuel, Western Belarus.*