

УДК 94(476)«192/193»

**СТАН І АРГАНІЗАЦЫЯ ПЕРАВОЗАК ПАСАЖЫРАЎ АЎТАМАБІЛЬНЫМ ТРАНСПАРТАМ  
У ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ Ў 1920–1930-я ГАДЫ****Р.Г. БУГАЕВІЧ***(Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя М. Танка)*  
*ruslan.bugajewicz@gmail.com*

*Разглядаецца пытанне развіцця перавозак пасажыраў аўтамабільным транспартам у Заходняй Беларусі міжваеннага перыяду. Прааналізаваны прычыны заняпаду ў данай галіне ў пачатку 1930-х гг. Прыведзены абагульненыя статыстычныя дадзеныя аб узроўні развіцця перавозак аўтамабільным транспартам. Закранаюцца пытанні якасці абслугоўвання пасажыраў.*

**Ключавыя словы:** аўтобусы, пасажырскія перавозкі, Заходняя Беларусь.

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

**Асноўная частка.** Першыя аўтобусныя маршруты з'явіліся ў Заходняй Беларусі ў другой палове 1920-х гг. Так, на 1 студзеня 1927 г. Навагрудскім і Палескім ваяводскімі ўпраўленнямі было выдадзена адпаведна 14 і 9 дазволаў на аўтамабільныя пасажырскія перавозкі. У Навагрудскім ваяводстве дазволы дзейнічалі на 620 км дарог, але фактычна перавозкі ажыццяўляліся на 277 км, у Палескім – з 419 км толькі на 196 км дарог [1, s. 257].

У 1928 г. адкрыўся аўтобусны рух на лініях Ваўкавыск – Свіслач, Свіслач – Ялаўка, Свіслач – Беласток, Ваўкавыск – Лыскава, Ваўкавыск – Гродна. Аўтобусы належылі прыватным перавозчыкам [2, с. 42].

Хуткаму росту колькасці аўтобусаў і маршрутаў паспрыялі адмена абавязковага атрымання канцэсіі на перавозкі, а таксама рэдкая чыгуначная сетка Заходняй Беларусі [3, s. 4]. Актыўнае развіццё аўтобуснай камунікацыі назіралася ў Беластоцкім ваяводстве, станам на 1929 г. дзейнічала 203 перавозчыка, якія абслугоўвалі 159 маршрутаў 371 аўтобусам на 2540 км дарог. Сярэдні тариф на праезд складаў 9 гр. за асоба/кіламетр [4, s. 6].

Навагрудак сярод усіх ваяводскіх гарадоў Польшчы вылучаўся тым, што быў адзіным ваяводскім цэнтрам у краіне без нармальнага чыгуначнага злучэння са сталіцай і іншымі буйнымі гарадамі. Адпаведна ваяводства было пакрытае шырокай сеткай аўтобусных ліній. Да бліжэйшай чыгуначнай станцыі “Наваельня” аўтобусы з Навагрудка хадзілі 3 разы кожны дзень і яшчэ два дадатковыя рэйсы праз дзень. Кошт білету складалі 3 зл. [5, s. 1]. Нягледзячы на тое, што дзейнічала вузкаякалейка Навагрудка – Наваельня, пасажыры аддавалі перавагу аўтобусу, бо цягнікі былі «млявымі». Аднак былі недахопы і ў аўтобусным злучэнні Навагрудка са ст. Наваельня: аўтобус не паспяваў да адпраўлення цягніка або нават не выходзіў на лінію [6, s. 2].

На Віленшчыне аўтобусны рух быў сканцэнтраваны на цэнтры ваяводства. З 31 маршрута 18 непасрэдна звязвалі Вільню з бліжэйшымі населенымі пунктамі, 3 з якіх даўжыня перавышала 100 км: Вільня – Іўе (112 км), Вільня – Кабыльнік – Паставы (134 км), Вільня – Вілейка (145 км). [7, s. 4]. Такія лінія як Нова Свянцянны – горад Свянцянны, ст. Ашмяны – Ашмяны звязвалі павятовыя гарады з бліжэйшымі чыгуначнымі станцыямі [8, s. 20, 32]. Пра шчыльную сувязь Вільні і Ашмян сведчыла колькасць абаротных рэйсаў у дзень – 18 [9, карта].

Большая частка аўтобусных маршрутаў у Палескім ваяводстве была сканцэнтравана ў заходняй частцы. Прамым аўтобусным паведамленнем быў злучаны Брэст з Кобрынам, Тэрэспалем, Высокім і іншымі населенымі пунктамі, якія знаходзіліся ў «прыгарадзе» ваяводскага цэнтра. Вялікай колькасцю вылучаюцца абаротныя рэйсы па маршрутах Брэст – Тэрэспаль (35), Пружаны – Аранчыцы (31), Брэст – Кобрын (26). У 1929 г. колькасць пасажыраў, якія карысталіся паслугамі аўтобуса за суткі, складала толькі 3330 [4, s. 6].

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]. Патрабаванні былі наступнымі: у кожным аўтобусе павінен быць мінімум адзін вогнетушыцель, аптэчка; на вокнах павінны былі вісець фіранкі; у халодны перыяд году салон павінен быць абагравата. Вадзіцель і кандуктар павінны быць чыста апранутымі і мець адпаведныя адзнакі. Найбольшая хуткасць не магла перавышаць 40 км/г. Пасажырам забаранялася: садзіцца ў аўтобус, калі ўсе сядзачыя месцы былі занятыя, у нецвярозым стане; спяваць, па-

водзіць сябе непрыстойна, курыць у салоне аўтобуса, выкідаць з вокан спеце або іншыя прадметы, перавозіць у салоне жывёл [15].

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» [16].

Акрамя таго, нязручнасці стваралі і самі пасажыры: «Аўтобусы, асабліва гродзенскія – “убогі хлам”, забруджаныя “жывым багажом”. У кожны чацвер аўтобусы з Гродна ідуць праз Эйшышкі і ператвараюцца ў “грузавікі”, запоўненыя парасяткамі, курамі, маслам, скрынямі як <...>» [17].

Аўтобусная камунікацыя залежала 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 [18].

Калі казаць пра спецыяльную інфраструктуру (аўтавакзалы, уладкаваныя прыпынкі, касы), то такіх аб'ектаў былі адзінкі. У 1931 г. да магістрата Навагрудка звярнулася фірма, якая валодала сеткай аўтазаправак, з прапановай узносу ў будаўніцтва вакзала сумы 25 тыс. зл. узамен на дазвол працы аўтазапраўкі на 12 год каля новага аўтавакзала. Навагрудскі магістрат прыняў прапанову фірмы і прыступіў да будаўніцтва [19]. Праект прадугледжваў комплекс будынкаў (гараж на 20 аўтамабіляў, зала чакавання, адміністрацыя, склады для аўтазапчастак, паліва і майстэрні, залы для вадзіцельскай школы, кватэры для абслугоўваючага персаналу) [20].

У гарадах аўтобусы адпраўляліся з цэнтра, напрыклад у Лідзе з плошчы паміж фарным касцёлам і замкам, у Навагрудку і Ваўкавыску – з гандлёвай плошчы, у Гродне – ад чыгуначнага вакзала [21, s. 9; 22, s. 93]. Аднак большасць прыпынкаў выглядала досыць прымітыўна, пра яго нагадвала толькі шыльда з надпісам «Аўтобусны прыпынак» (Przystanek autobusowy) і расклад руху.

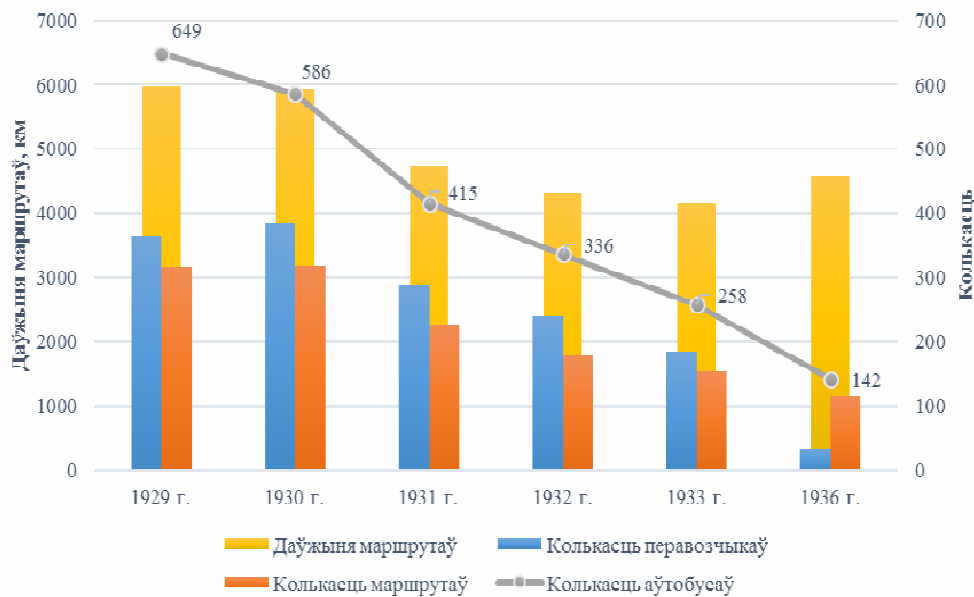
Дзяржавай была ўстаноўлена верхняя мяжа тарыфа на праезд – 15 гр. за асоба/км, а кожны перавозчык устанавіваў ужо свае кошты, зыходзячы ад максімальнага тарыфу [23, s. 335]. Калі у 1929 г. кошт праезду з Ліды да Беліцы (30 км) складаў 4 зл. або 13 гр. за 1 км, то ўжо ў 1937 г. праезд па тым жа маршруце патаннеў да 1,5 зл. (5 гр. за 1 км) [5, s. 25; 21, s. 9]. На пачатку 1930-х гг. адбываецца зніжэнне тарыфаў, гэта было звязана з тым, што знізіўся кошт паліва, паменшыліся аплаты на карысць Дзяржаўнага дарожнага фонду і мытныя плацяжы на новыя транспартныя сродкі [23, s. 335]. Ільготны праезд быў даступны некаторым катэгорыям насельніцтва: дзецям да 10 гадоў, дзяржаўным чыноўнікам і вайскоўцам; пры пакупцы сезонных білетаў летам не менш, чым на два месяцы; пры пакупцы месячных праязных білетаў на 50 паездак у буднія дні была зніжка 20% [24, с. 40].

Гарадскія аўтобусныя зносіны існавалі ў Вільні, Гродне, Брэсце, Ваўкавыску. На вуліцах Гродна першыя гарадскія аўтобусы з'явіліся летам 1930 г. і перавозілі пасажыраў па 2 маршрутах [25, с. 23–24, 27]. У Ваўкавыску гарадскі аўтобус звязваў цэнтр горада і чыгуначную станцыю Ваўкавыск-Цэнтральны, кошт білета складаў 60 гр. [2, с. 42].

У сістэме аўтамабільных пасажырскіх перавозак вылучаюцца турыстычныя перавозкі. Даны від перавозак меў важную ролю ў папулярызацыі турыстычнага руху. У 1934 г. Таварыства развіцця ўсходніх земляў арганізавала пастаянны летні аўтобусны маршрут, які называўся «Шлях Міцкевіча». Маршрут пачынаўся ў Навагрудку і праходзіў праз Свіцязь, Варончу, Тугановічы, Гарадзішча, Сталовічы, Баранавічы. Для наведвання гэтых паселішчаў былі прадугледжаны кароткія прыпынкі ад паўгадзіны да 45 хвілін. Аўтобус адпраўляўся з Навагрудка ў 9 раніцы і пераходзіў адлегласць у 82 км да Баранавіч за 4 гадзіны 50 хвілін. Кошт праезду складаў 7 зл. Зваротны шлях займаў менш часу: з Баранавіч аўтобус адпраўляўся ў 15:10 і прыяжджаў у Навагрудку ў 17:30 [26].

Летам 1936 г. прадпрымальнік з Глыбокага Юзаф Тышка арганізоўваў экскурсіі на сваім аўтобусе на возера Нарач, кошт білету туды і назад складаў 5 зл. [27].

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 канцэсіяванні 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 (мал.) [28].



**Малюнак – Стан перавозак пасажыраў аўтамабільным транспартам у Заходняй Беларусі ў 1920–1930-я гг.**

*Крыніца: [4, s. 6; 9, s. 9; 10, s. 6; 11, 1].*

Закон аб канцэсіяванні перавозак абавязваў перавозчыкаў атрымліваць канцэсіі на перавозку па вызначаных маршрутах [29]. Выканаўчым актам дадзенага закону было распараджэнне міністра камунікацыі, якое прадугледжвала норму, якая дазваляла распачынаць дзейнасць фірмы толькі пасля ўнясення залогу памерам 1500 зл. за кожнае месца ў аўтобусе, за выключэннем службовых, якая б пакрывала грамадзянскую адказнасць у выпадку нанясення шкоды падчас перавозак. Замест залогі была магчымасць прадставіць страхавы поліс, які б пакрываў адказнасць у выпадку нанясення шкоды адной асобе у 10 тыс. зл. і за шкоду больш чым адной асобе ў 30 тыс. зл., а таксама 2 тыс. зл. у выпадку пашкоджання чужой маёмасці [30].

Аднапедна было зафіксавана зніжэнне колькасці перавозчыкаў, аўтобусаў і маршрутаў. Частка маленькіх прадпрыемстваў або прыпынілі сваё існаванне, або далучыліся да іншых фірмаў.

Паводле тыпавых канцэсійных дамоў ваяводскія ўлады абавязвалі набываць аўтобусы польскай вытворчасці або зборкі [31].

Даныя за 1931 г. аб аўтобуснай камунікацыі даюць магчымасць дакладна ахарактызаваць стан пасажырскіх перавозак у Заходняй Беларусі. Лідэрам па колькасці маршрутаў з’яўлялася Беластоцкае ваяводства – 119 ліній, у Палескім было 48, у Навагрудскім – 45 і ў Віленскім – толькі 16 ліній. Падзел маршрутаў на групы, у залежнасці ад даўжыні ліній, паказаў, што большасць маршрутаў адносілася да груп з адлегласцямі 10–24 км; 25–49 км; 50–74 км, што сведчыць пра лакальны характар перавозак [10, s. 9].

Канкурэнцыю прыватным перавозчыкам пачала складаць Польская дзяржаўная чыгунка (Р.К.Р.), якая з 1 чэрвеня 1934 г. адкрыла аўтобусныя маршруты ў Беластоцкім ваяводстве. Маршруты звязалі сталіцу з Беластокам, Сувалкамі, Ломжай. З Беластока аўтобусы хадзілі ў Гродна, Ваўкавыск, Белавежу [32, s. 10]. З Гродна была магчымасць даехаць дзяржаўным аўтобусам да Сувалак і Аўгустава [22, s. 58].

У 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 [33, s. 13].

Даныя Віленскай прамыслова-гандлёвай палаты 1937 г. паказваюць, што самая вялікая сетка аўтобусных маршрутаў была ў Віленскім ваяводстве і складала 2556 км, у Навагрудскім – 2006 км; у Беластоцкім – 1917 км і ў Палескім – 1235 км. Аднак колькасць перавезеных за год пасажыраў у Беластоцкім ваяводстве была ў паўтары разы большай чым у Віленскім (716 тыс. да 465 тыс.), што сведчыць аб большай інтэнсіўнасці пасажырскіх перавозак [33, s. 13].

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 і бракаваных запчастак. Напрыклад, у аўтобуса Нясвіж – Клецк на хату адваліліся паряднікі колы [34]. У Лідзе на вул. Сувальскай у аўтобуса маршрута Вільня – Шчучын – Ліда адвалілася пярэдняе

правае кола [35]. Таксама да ДТЗ прыводзілі парушэнні ПДР з боку вадзіцеляў, а менавіта перавышэнне хуткасці, выезд на чыгуначны пераезд перад цягніком [36].

**Вынікі.** Нягледзячы на эканамічную адсталасць ад іншых рэгіёнаў II Рэчы Паспалітай, на тэрыторыі Заходняй Беларусі з'явілася і развівалася аўтобусная камунікацыя, якая спрыяла павелічэнню ўзроўня мабільнасці насельніцтва рэгіёна. Аўтобусы звязалі цэнтры ваяводстваў і павеятаў, гарады, мястэчкі, вёскі з лакальнымі эканамічнымі цэнтрамі. 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. Такім чынам, можна канстатаваць, што ў Заходняй Беларусі ў міжваены час склалася цэласная сістэма аўтобусных пасажырскіх перавозак.

#### ЛІТАРАТУРА

1. Niezbrzycki, J. Polesie: opis wojskowo-geograficzny i studjum terenu / J. Niezbrzycki ; z przedmową Henryka Bagińskiego. – Warszawa : Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy, 1930. – XV. – 455 s.
2. Быховец, Н. Волковыск межвоенный / Н. Буховец // Ваўкавышчына. – 2007. – № 5. – С. 41–49.
3. Komunikacja autobusowa Polski // Samochód. – 1929. – №. 28. – 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. Rozkład jazdy autobusów na 1929 rok – Nowogródek : nakł. Dyrekcji Robót Publicznych, 1929. – S. 34.
6. Mik. Nowogródzka komunikacja / Mik // Słowo. – 1931. – № 212. – 16 września. – S. 2.
7. Ruch autobusowy na Wileńszczyźnie // Dziennik Wileński. – 1929. – № 222. – 27 września. – S. 4.
8. Rozkład jazdy autobusów w województwie Wileńskim na okres letni 1929. – Wilno : Wydawnictwo Rajmunda Kęsickiego, 1929. – S. 32.
9. Ćwikiel, J.B. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1930 r. / J.B. Ćwikiel. – Warszawa : Drukarnia Polska, 1931. – 19 s.
10. 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.
11. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1932 r. – Warszawa : Pomorska drukarnia rolnicza, 1933. – 4 s.
12. Komunikacja autobusowa na drogach publicznych w Polsce w 1933 r. – Warszawa : Pomorska drukarnia rolnicza, 1934. – 1 s.
13. Łopuszyński, M. Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce / M. Łopuszyński. – Bydgoszcz : Druk. «Biblioteka Polska», 1939. – 579 s.
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. Unormowanie komunikacji autobusowej na drogach publicznych // Kurjer Wileński. – 1929. – № 175. – 3 sierpnia. – S. 3.
16. Komunikacja autobusowa w pow. Oszmiańskim // Kurjer Wileński. – 1930. – № 16. – 21 stycznia. – S. 3.
17. Bołaczki międzymiastowej komunikacji autobusowej // Kurjer Wileński. – 1931. – № 175. – 1 sierpnia. – S. 3.
18. Ulewne deszcze uszkodziły drogi // Echo Głębockie. – 1936. – 4 września. – S. 8.
19. Inwestycje Nowogródzkie // Słowo. – 1931. – № 214. – 18 września. – S. 3.
20. Świącicki, B.W. Twórcza praca / B.W. Świącicki // Kurjer Wileński. – 1931. – № 65. – 20 marca. – S. 3.
21. Hancewicz, Z. Spółka autobusowa «Lidzianka» 1935–1939 / Z. Hancewicz // Ziemia Lidzka. – 2011. – № 1. – S. 7–13.
22. Rozkład jazdy komunikacji samochodowej P.K.P. – Warszawa : Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, 1935. – 98 s.
23. Brzosko, E. Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939 / E. Brzosko. – Szczecin : Wydawnictwa Naukowe Wyższej Szkoły Pedagogicznej, 1982. – 505 s.
24. Суднік, С. Аўтобусная суполка «Лідзянка» 1935–1939 / С. Суднік // Лідскі летапісец. – 2010. – № 2. – С. 32–42.
25. Саяпин, В.Ю. История общественного транспорта Гродно / В.Ю. Саяпин. – Гродно : ЮрСаПринт, 2012. – 217 с.
26. Otwarcie stałej komunikacji autobusowej na «Szlaku Mickiewiczowskim» // Tygodnik Pustrowany. – 1936. – № 26. – S. 509.
27. W.Ł. Echa wycieczkowe. / W.Ł. // Echo Głębockie. – 1936. – 8 lipca. – S. 8.
28. 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.
29. 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.
30. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości, Poczty i Telegrafów oraz Skarbu, a co do §

- 5 w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi [Электронны рэсурс] // Internetowy System Aktów Prawnych. – Рэжым доступу: <http://isap.sejm.gov.pl/Download?id=WDU19320950821&type=2>. – Дата доступу: 20.02.2016.
31. Дзяржаўны архіў Брэсцкай вобласці. – Ф. 1. Воп. 2. Спр. 3724. Арк. 1.
  32. Гецэвіч, А.К. Транспарт і шляхі зносін у Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.) / А.К. Гецэвіч // Весн. Гродзен. дзярж. ўн-та імя Янкі Купалы. Сер. 1. Гісторыя і археалогія. Філасофія. Паліталогія. – 2015. – № 3. – С. 6–12.
  33. Sprawozdanie o stanie gospodarczym Okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Wilnie w roku 1937. – Wilno : Izba Przemysłowa-Handlowa, 1938. – XXXVIII. – 200 s.
  34. Trzeba wyeliminować stare autobusy kursujące w Nowogródzczyźnie // Życie Nowogródzkie. – 1936. – № 26. – 29 listopada. – S. 3.
  35. Wypadek samochodowy w Lidzie // Kurjer Nowogródzki. – 1931. – № 78. – 18 grudnia. – S. 4.
  36. Straszna katastrofa autobusowa w Wołkowysku // Słowo. – 1930. – № 291. – 19 grudnia. – S. 3.

Пачыніў 22.03.2016

## THE CONDITION AND ORGANIZATION OF TRANSPORTATION OF PASSENGERS BY AUTOMOBILE TRANSPORT IN THE WESTERN BELARUS IN THE 1920s-1930s

**R. BUHAYEVICH**

*The article is devoted to the issue of the development of the bus passenger transport service of Western Belarus during the interwar period. The reasons of the decline in the industry in the early 1930s are analyzed. It is shown the general statistics data about the level of the development of the bus passenger transport service. The issues of quality of passenger service are also considered.*

**Keywords:** buses, passenger transport service, Western Belarus.