

ИСТОРИКО–КУЛЬТУРОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТУРИЗМА И ГОСТЕПРИИМСТВА

УДК 379.851

РЭГУЛЯВАННЕ МІЖНАРОДНАГА ТУРЫЗМУ Ў ЗАХОДНЯЙ БЕЛАРУСІ Ў 1921–1939 ГГ.

У.А. ГАНСКИ

*Полацкі дзяржаўны ўніверсітэт,
г. Наваполацк, Рэспубліка Беларусь*

Уводзіны. Тэрыторыя Заходняй Беларусі, якая адышла да II Рэчы Паспалітай у адпаведнасці з Рыжскім мірным дагаворам ад 18 сакавіка 1921 г., не мела ў складзе польскай дзяржавы спецыяльнага статусу і, адпаведна, не валодала ўласнымі рэгулятыўнымі прававымі інстытутамі. Нарматыўна-прававыя акты, рэшулюючыя розныя бакі сацыяльнага, палітычнага і эканамічнага жыцця Заходняй Беларусі на працягу ўсяго міжваеннага часу, з’яўляліся часткай польскай прававой сістэмы. Міжнародны турызм, з’яўляючыся сферай міждзяржаўнага ўзаемадзеяння, адносіўся да выключнай кампетэнцыі цэнтральных органаў дзяржаўнага кіравання II Рэчы Паспалітай. Аднак «прыгранічны» статус дадзеных тэрыторый, падзеленасць беларускага народа дзяржаўнай мяжой на дзве часткі – польскую і савецкую, рэзкі рост мабільнасць насельніцтва Заходняй Беларусі ў міжваенны перыяд і актыўнае развіццё на яе тэрыторыі турызму абумовілі асаблівую значнасць рэгулявання сферы асабістых міжнародных узаемадзеянняў і важнасць даступнасці міжнароднай камунікацыі для заходнебеларускага грамадства (асабліва з улікам адсутнасці такіх магчымасцяў у «савецкіх» беларусаў).

Мэтай дадзенага артыкула з’яўляецца даследаванне метадаў, інструментаў і асаблівасцяў рэалізацыі дзяржаўнай палітыкі рэгулявання міжнароднага турызму, якая ажыццяўлялася ўладамі II Рэчы Паспалітай у міжваенны перыяд.

Гістарыяграфічную спадчыну па даследуемай праблеме, адпаведна з сучаснымі метадалагічнымі падыходамі, можна падзяліць на некалькі частак: агульныя працы па гісторыі II Рэчы Паспалітай і Заходняй Беларусі даследуемага перыяду (У. Палуян, А. Мацко, П. Зялінскі, У. Ладысеў, А.М. Вабішчэвіч), працы па гісторыі польскага турызму (М. Арловіч, В. Гэртэль), даследаванні па гісторыі развіцця турызму Заходняй Беларусі і сумежных з турызмам галін, даследаванні інфраструктуры (У. Здановіч, А. Гацэвіч, С. Токць, А. Вашкевіч, Д. Люцікаў, Ю. Іванова, І. Ваврэнюк, І. Галубовіч), працы аб дзейнасці турыстычных і краязнаўчых таварыстаў (Р. Даньш–Флешарава, Р. Дыбоўскі, М. Вішніцкі, Э. Малалепшы, І. Цітовіч,), гісторыка–краязнаўчыя працы і інш.

Асноўная частка. Рэгуляванне міжнародных турыстычных міграцый у II Рэчы Паспалітай ажыццяўлялася па трох асноўных кірунках: праз рэгуляванне парадку перасячэння дзяржаўнай мяжы, праз усталяванне і функцыянаванне пашпартна-візавага рэжыму, а таксама шляхам заключэння двубаковых і шматбаковых міжнародных пагадненняў, якія вызначалі базавыя ўмовы міжнародных турыстычных міграцый.

Асоба, якая хацела перайсці дзяржаўную мяжу ў пункце пропуску, была абавязана прад’явіць кантралюючым органам праязны дакумент, якім у разе турыстычнай паездкі быў замежны пашпарт. Для жыхароў прыгранічных рэгіёнаў існаваў адмысловы парадак перасячэння мяжы на падставе дазволаў, якія замянялі замежны пашпарт [1].

Перасякаць дзяржаўную мяжу дазвалялася выключна ў пунктах пропуску. Сушапутныя пункты пропуску дзяліліся на аўтадарожныя і чыгуначныя. Марскія парты і аэрапорты таксама валодалі такім статусам. Прадухіяць нелегальнае перасячэнне мяжы павінна была створаная 31 ліпеня 1924 г. Мытная служба [2]. Органам аховы мяжы была Памежная служба, утвораная ў снежні 1918 г. [3]. Да яе кампетэнцыі адносіўся кантроль руху грамадзян праз пункты пропуску. На невялікіх пунктах пропуску функцыі памежнай службы маглі выконваць работнікі мытні.

Для развіцця турызму істотнае значэнне мела ўстанаўленне адказнасці за парушэнне рэжыму знаходжання на прыгранічных тэрыторыях. Шырыня прыгранічнай тэрыторыі складала 4 км і дзялілася на дзве часткі – прыгранічную зону і прыгранічную паласу [4]. У прыгранічнай паласе даўжынёй 2 км ад лініі мяжы знаходзіцца дазвалялася толькі асобам, якія там пастаянна працы-

валі, а таксама асобам, якія знаходзіліся ў транспартных сродках на дарогах пры ўмове наяўнасці дакументаў для перасячэння мяжы. У прыгранічнай зоне, якая з'яўлялася працягам прыгранічнай паласы ўглыб тэрыторыі, размешчанай на адлегласці ад 2 да 4 км ад мяжы, забаранялася знаходзіцца па-за прысядзібнымі тэрыторыямі у начны час з 22.00 да 4.00. За парушэнне гэтых правілаў прадугледжвалася адказнасць аж да заключэння пад варту да трох месяцаў. На адлегласць ад 4 да 30 км ад лініі мяжы пашыралася тэрыторыя, якая мела статус прыгранічнага раёна. Знаходжанне там дазвалялася без якіх-небудзь умоваў, аднак міністэрству ўнутраных спраў давалася права абмяжоўваць рух людзей і транспарту ў сітуацыях, якія няслі пагрозу непарушнасці дзяржаўнай мяжы. Статус прыгранічнага раёна распаўсюджваўся на паветы, якія знаходзіліся ў 30-кіламетровай зоне ад мяжы, а таксама на гміны суседніх паветаў, якія не мелі непасрэднага кантакту з мяжой, але размяшчаліся у 30-кіламетровай зоне ад яе.

З мэтай палягчэння знаходжання удзельнікаў экскурсій у непасрэднай блізкасці ад дзяржаўнай мяжы, Галоўны савет Польскага краязнаўчага таварыства накіраваў адпаведны зварот у міністэрства ўнутраных спраў з прапановай дазволіць знаходжанне як у прыгранічных раёнах, так і ў пагранічнай зоне ўдзельнікам зборных экскурсій, арганізаваных аддзелаў таварыства, пры ўмове, што экскурсаводамі ў гэтых груп будуць члены таварыства [5, с. 141–142.]. Зварот быў абумоўлены тым, што вялізная частка аб'ектаў гісторыка-культурнай спадчыны апынулася ў непасрэднай блізкасці ад дзяржаўнай мяжы, што стварала значныя нязручнасці пры іх наведванні.

У 1937 г. ваяводскія адміністрацыі атрымалі права выдаваць дазволы на ажыццяўленне турыстычнай дзейнасці на тэрыторыях са спецыяльным статусам. Акрамя таго, ваяводы маглі цяпер дазволіць знаходжанне груп асоб на адлегласці ўсяго 200 метраў ад мяжы пры наяўнасці дазволу адпаведнага органа аховы мяжы [6].

Кожны, хто часова знаходзіўся на тэрыторыі прыгранічнага раёна і ў прыгранічнай зоне, павінен быў валодаць пасведчаннем асобы або замежным пашпартам, а таксама даведкай аб месцы рэгістрацыі ці дазвалам на права знаходжання на гэтай тэрыторыі. На прыгранічнай тэрыторыі быў забаронены рух транспарту ў начны час па-за тэрыторыяй населеных пунктаў, за выключэннем руху цягнікоў і рэйсавых аўтобусаў. Акрамя таго, у прыгранічных раёнах забаранялася рабіць любыя фота і кіназдымкі. Забарона распаўсюджвалася таксама на ўсе віды прылад для прыёму і перадачы радыёсігналаў, за выключэннем звычайных бытавых радыёпрыёмнікаў.

У II Рэчы Паспалітай мытны кантроль на пунктах пропуску выконвалі мытныя органы, арганізаваныя ў Мытныя упраўленні. Мытныя упраўленні на аўтамабільных дарогах працавалі з 07.00 да 12.00 і з 14.00 да 18.00. На чыгуначным транспарце мытныя органы размяшчаліся на кожнай прыгранічнай станцыі. Існавалі спецыяльныя структурныя падраздзяленні па пагранічным і мытным кантролі ў марскіх і паветраных гаванях. Фармальна II Рэч Паспалітая ў гэты час заключала са сваімі суседзямі пагадненні аб сумесным памежным і мытным кантролі, а таксама аб кантролі падчас руху цягнікоў паміж памежнымі станцыямі, аднак на практыцы гэтыя дамовы амаль не выконваліся.

З 1920 г. на міжнародных турыстаў быў ўскладзены абавязак прадастаўлення мытнікам падрабязнага спісу перамяшчаемых праз мяжу каштоўнасцяў (у двух экзэмплярах). Адзін экзэмпляр перадаваўся ў мытню, а другі з адпаведнай адзнакай вяртаўся заяўніку, на аснове якога ён мог вывесці пералічаныя ў спісе каштоўнасці ў зваротным кірунку [8].

Для турыстаў, якія прыбывалі на тэрыторыю II Рэчы Паспалітай аўтамабілямі або матацыкламі, ствараліся спецыяльныя ўмовы ўезду. Члены замежных турыстычных клубаў пры ўездзе прад'яўлялі адмысловыя пасведчанні, якія павінны былі спрасціць міжнародны турыстычны абмен. Уладальнікі такіх пасведчанняў вызваліліся ад абавязковага ўнясення закладу ў памеры мытнага кошту транспартнага сродку (гарантыя наступнага вывазу транспартнага сродку за межы краіны) на тэрмін да 4 месяцаў. Гарантам выканання турыстамі абавязацельстваў па вывазу транспартнага сродку ў тэрмін выступаў Польскі аўтамабільны клуб [9].

Абавязак наяўнасці замежнага пашпарту ў II Рэчы Паспалітай быў ўведзена загадам міністэрства ўнутраных спраў у 1919 г. [10]. Пашпарты выдаваліся паліцыяй або павятовай адміністрацыяй на падставе заявы, у якой патрабавалася пазначыць мэту паездкі і яе кірунак. Тэрмін дзеяння пазначаўся ў пашпарце, пры чым ён не мог перавышаць шасці месяцаў. Распараджэнне 1919 г. было дапоўнена 5 сакавіка 1920 г. У шасцімесячны перыяд дзеяння пашпарта асоба магла перасякаць мяжу ў абодвух напрамках неабмежаваную колькасць разоў. Па заканчэнні шасці месяцаў тэрмін дзеяння пашпарта мог быць падоўжаны на наступныя шэсць месяцаў. Сям'я магла атрымаць сумесны пашпарт.

Польскае заканадаўства прадугледжвала таксама атрыманне грамадзянамі калектыўных пашпартоў. Такі пашпарт магла атрымаць група з 10–50 чалавек, якія сумесна выязджалі за мяжу [11]. Калектыўны пашпарт выдаваўся на тэрмін не больш двух месяцаў і тэрмін яго дзеяння не мог быць падоўжаны. Рашэнне аб выдачы калектыўнага пашпарта прымала адміністрацыя адпаведнага ваяводства. Кожны ўдзельнік паездкі, згаданы ў калектыўным пашпарце, павінен быў мець пры сябе пасведчанне асобы. Аднак атрыманне групавога пашпарта было справай выключна цяжкай. Ваяводская адміністрацыя перад выказваннем згоды на выдачу групавога пашпарта павінна была старанна высветліць, ці сапраўды гэтая паездка мае значэнне для дзяржаўных, эканамічных ці культурных інтарэсаў [12].

У сувязі з інфляцыяй у лістападзе 1921 г. дзяржаўная пошліна за выдачу пашпарта была павялічана з 600 да 6 тыс. польскіх марак, а з 15 лютага 1923 г. – да 30 тыс. Пасля правядзення дэнамінацыі і ўвядзення польскага златага дзяржаўная пошліна за выдачу пашпарта ўсталёўвалася дастаткова высокая аплата ў памеры 500 злотых [13], што рабіла яго даступным толькі для заможных грамадзян. Нават чалавек з сярэднімі даходамі не мог дазволіць сабе афармленне замежнага пашпарта. Аднак выезд за мяжу мог ажыццяўляцца па эміграцыйных пашпартах (сапраўдныя толькі на выезд), якія былі вызвалены ад пошліны. У 1931 г. кошт замежнага пашпарта быў павялічаны ў два разы. Павышэнне было звязана з эканамічным крызісам, а адным са спосабаў яго пераадолення ўрад бачыў абмежаванне выезду грамадзян за мяжу і вывазу капіталаў. З 1931 г. асобы, якія выязджалі за мяжу ў турысцка-экспурсійных мэтах, ўдзельнікі пілігрымак, выстаў і кірмашоў маглі атрымаць пашпарт на ільготных умовах ці зусім бясплатна, але ўмовай было прадастаўленне адпаведнай даведкі.

Высокія памеры дзяржаўнай пошліны і бюракратычныя працэдурныя істотна ўскладнялі працэс выезду за мяжу. Аднак для выезду ў асобныя краіны дзяржава вызначала ільготныя тарыфы і працэдурны. Такія ўмовы дзейнічалі ў дачыненні да Чэхаславакіі, Венгрыі, Балгарыі, Югаславіі і інш. Дастаткова было, каб асоба, якая звярталася за пашпартам, набыла ў адным з аддзяленняў Бюро падарожжаў «Орбіс» акрэдытыў, намінаваны ў валюце краіны прызначэння (турыстычны чэк): у выпадку індывідуальнага падарожжа – на суму ад 550 да 750 злотых у эквіваленце, а пры групавым выездзе – ад 400 да 500 злотых (пры выездзе на чатыры тыдні) [14].

Новы закон у гэтай сферы ўступіў у сілу 22 жніўня 1936 г. У ім замацоўвалася чатыры віды пашпартоў, прычым для турыстычных паездак істотнае значэнне мела наяўнасць як індывідуальных, так і групавых пашпартоў. Групавы пашпарт быў прызначаны для калектыўных турыстычных паездак. Атрымаць яго маглі ўдзельнікі школьных экскурсій, навукова-даследчых калектываў, марскіх круізаў, члены грамадскіх і іншых арганізацый (саюзаў, таварыстваў) – са згоды МУС. Індывідуальны пашпарт мог быць выдадзены на тэрмін да трох гадоў з магчымасцю яго падаўжэння да пяці гадоў, і не меў абмежаванняў па колькасці перасячэнняў мяжы. Групавы пашпарт выдаваўся не больш чым на тры месяцы і быў сапраўдны для аднаразовага выезду за мяжу. Памер дзяржаўных збораў за выдачу пашпартоў вызначаўся сумесным распараджэннем міністэрства фінансаў і міністэрства ўнутраных спраў. Ад аплаты вызваліліся дзеці да 13 гадоў, якія былі ўпісаны ў пашпарт аднаго з бацькоў. Акрамя таго, міністэрства ўнутраных спраў магло вызваляць ад дзяржаўнай пошліны грамадзян, якія накіроўваліся ў краіны, з якімі былі заключаныя адпаведныя пагадненні. Аплата за індывідуальны пашпарт склала 80 злотых за кожны месяц яго дзеяння. У выпадку групавога пашпарта кожная асоба павінна была аплаціць 25 злотых за кожны месяц дзеяння пашпарта. [15].

Дзяржавы, у дачыненні да якіх не ўжываліся пашпартныя абмежаванні, былі падзеленыя на дзве групы. Да першай групы адносіліся тыя, выезд у якія быў магчымы без валютных абмежаванняў. Да такіх адносіліся Аўстрыя, Чэхаславакія, Фінляндыя, Латвія і Швецыя. Другая група ахоплівала дзяржавы, у якія грашовыя сродкі маглі быць вывезены толькі ў форме акрэдытываў ці турыстычных чэкаў. Да іх адносіліся Балгарыя, Францыя (толькі на перыяд Парыжскай выставы 1937 г.), Югаславія, Румынія і Венгрыя. Каб атрымаць пашпарт для выезду ў гэтыя краіны неабходна было прадставіць даведку ад банка аб наяўнасці акрэдытыва ва ўстаноўленым памеры. З 1937 г. выехаць без акрэдытыва можна было і ў Італію [16].

Дзяржаўная палітыка 1930–х гг. ў пашпартнай сферы прывяла да таго, што колькасць выездаў за мяжу з турыстычнымі мэтамі значна скарацілася. Аднак павялічылася інтэнсіўнасць унутраных турыстычных патокаў.

Замежнікі маглі перасякаць мяжу II Рэчы Паспалітай на аснове нацыянальных пашпартоў і віз, выдадзеных польскімі консульскімі ўстановамі за мяжой. Іншаземцы, якія хацелі праехаць транзітам праз тэрыторыю II Рэчы Паспалітай, павінны былі атрымаць транзітную візу. З 1921 г.

кошт транзітнай візы складаў 5% ад памера звычайнага консульскага збору. У адпаведнасці з двухбаковымі пагадненнямі ў дачыненні да грамадзянаў некаторых краінаў ўжываліся іншыя стаўкі візавых збораў [17].

1 траўня 1928 г. уводзіліся новыя тарыфы за выдачу візаў. За візу, сапраўдную да 3 месяцаў, трэба было заплаціць 17,5 злотых, за шматразовую візу, сапраўдную да 1 года, – 35 злотых, за выдачу аднаразовай транзітнай візы – 1,7 злотых, а за двухразовую транзітную візу – 3,4 злотых. Пры прастаўленні візы ў групавы або сямейны пашпарт аплата бралася з усіх асобаў, упісаных у пашпарт, якім споўнілася 16 гадоў [18].

Візу бясплатна мелі права атрымаць замежнікі, якія накіроўваліся ў II Рэч Паспалітую з мэтай адпачынку або лячэння [19]. Неабходнай умовай атрымання такой візы была наяўнасць чыгуначнага білета да адной з 99 станцый, размешчаных у курортных мясцовасцях, якія былі падзеленыя на дзве групы ў залежнасці ад сезоннай спецыялізацыі курорта. Акрамя таго, асобныя палажэнні адносна аплаты консульскага збору тычыліся грамадзян ЗША і Чэхаславакіі (консульскі збор адмяняўся для ўдзельнікаў турыстычных груп мінімум з 10 чалавек; палажэнне тычылася аднаразовых візаў тэрмінам да аднаго месяца або транзітных двухразовых візаў). З грамадзян Бразіліі, Балгарыі, Вялікабрытаніі, Даніі, Фінляндыі, Францыі, Літвы, Нарвегіі, Перу, Партугаліі, Румыніі, Турцыі, Венгрыі, СССР спаганяўся консульскі збор з выкарыстаннем падвышальнага каэфіцыента.

У той жа час грамадзяне II Рэчы Паспалітай, якія жадалі выехаць у турыстычную паездку за мяжу, павінны былі незалежна ад тыпу пашпарта атрымаць візу дзяржавы, куды яны накіроўваліся. Тэрміны і тып візы, неабходныя дакументы і яе кошт вызначаліся заканадаўствам пэўнай краіны. Аднак не ўсе дзяржавы патрабавалі наяўнасці ў грамадзян II Рэчы Паспалітай візы для ўезду на яе тэрыторыю. Напрыклад, візавы рэжым для грамадзян II Рэчы Паспалітай адмяніла Швейцарыя. Таксама пачынаючы з 1931 г. Італія не патрабавала віз ад турыстаў з усіх краін свету, за выключэннем Югаславіі, Балгарыі, СССР і асоб, якія прыбывалі з палестынскіх тэрыторый.

Пэўны час грамадзяне II Рэчы Паспалітай, якія жадалі выехаць за мяжу, павінны былі праставіць у замежным пашпарце выязную візу, якая выдавалася МЗС. Аднак пазней гэтая норма была скасаваная.

Турыстычныя патокі замежнікаў кантраляваліся не толькі пры ўездзе і выездзе з тэрыторыі краіны, што было магчыма дзякуючы візам і пагранічнаму кантролю, але таксама і ўнутры краіны. Гэта было звязана з патрабаваннем рэгістрацыі па месцы часовага знаходжання. Кожны замежны турыст быў абавязаны запаўняць карту рэгістрацыі кожны раз у месцы спынення на начлег (напрыклад, у гатэлі ці пансіянаце). Кіраўнік гатэля павінен быў на працягу 24 гадзін з моманту прыбыцця турыста зарэгістраваць яго ў гміне [20]. Рэгістрацыя пілігрымаў і зборных экскурсій адбывалася ў спрошчаным парадку, г.зн. на падставе заверанага спісу ўдзельнікаў, а не на аснове персанальных рэгістрацыйных карт.

Адной з формаў вырашэння праблем у сферы міжнароднага турызму былі турыстычныя канвенцыі. Першая такая канвенцыя была распрацавана ў красавіку–маі 1924 г. прадстаўнікамі II Рэчы Паспалітай і Чэхаславакіі. Канвенцыя была паклікана актывізаваць узаемны турыстычны абмен перш, за ўсё, шляхам спрашчэння пашпартна-візавых фармальнасцяў, паляпшэння транспартнага спалучэння і інш. Акрамя польска-чэхаславацкай турыстычнай канвенцыі падобныя ініцыятывы не былі рэалізаваны ў поўнай меры ні з адной з краін-суседак II Рэчы Паспалітай, прычынай чаго былі палітычныя і тэрытарыяльныя спрэчкі. У канцы 1920-х – пачатку 1930-х гг. на стадыі кансультацый і распрацоўкі знаходзілася турыстычная канвенцыя паміж II Рэччу Паспалітай і Каралеўствам Румынія. Вынікам кансультацый стала заключэнне пагаднення аб малым прыгранічным руху [21].

Палажэнні, якія абавязвалі бакі спрашчаць памежныя фармальнасці, а таксама дэкларацыі дзеянняў па актывізацыі міжнароднага турызму таксама ўтрымліваюцца ў двубаковых гандлёвых пагадненнях. Гандлёвая канвенцыя паміж II Рэччу Паспалітай і Каралеўствам Румынія, падпісаная ў 1921 г. [22], утрымлівала палажэнні аб тым, што бакі распачнуць усе магчымыя крокі па забеспячэнню свабоднага ўзаемнага перамяшчэння грамадзян. Акрамя таго, бакі вызначылі неабходнасць заключэння канвенцыі аб руху чыгуначнага транспарту. У часе работы над гандлёвым пагадненнем паміж II Рэччу Паспалітай і Каралеўствам сербаў, харватаў і славенцаў (з 1929 г. – Каралеўства Югаславія) было вызначана, што бакі павінны прымаць меры па арганізацыі прамой чыгуначнай сувязі [23]. Чыгуначныя адміністрацыі абедзвюх краін былі абавязаны звярнуцца да чыгуначных адміністрацый краін, размешчаных паміж Югаславіяй і II Рэччу Паспалітай з прапазнавай заключэння сумеснага пагаднення. Таксама і ў гандлёвым пагадненні паміж II Рэччу Паспалітай і Аўстрыяй, падпісаным у 1922 г. утрымлівалася палажэнне аб арганізацыі прамой чыгу-

начнага пасажырскага спалучэння [24]. Такія ж палажэнні ўтрымліваліся і ў гандлёвым пагадненні з Турцыяй, падпісаным у Лазане ў 1923 г. [25]. 30 мая 1924 г. у Варшаве было падпісана польска-галандскае гандлёвае пагадненне [26]. Бакі прымалі на сябе абавязацельствы па арганізацыі прамога пасажырскага спалучэння паміж краінамі морам і чыгункай, што павінна было актывізаваць эканамічныя і турыстычныя кантакты. Пытанні аптымізацыі чыгуначнай камунікацыі ўтрымліваліся і ў гандлёвых пагадненнях з Чэхаславакіяй [27]. У артыкуле 22 гандлевай канвенцыі 1925 г. абедзве дзяржавы абавязваліся ўжываць паніжальныя каэфіцыенты для чыгуначных пасажырскіх тарыфаў. Наступны артыкул утрымліваў палажэнні аб арганізацыі прамога чыгуначнага спалучэння, а таксама аб арганізацыі транзітных пасажырскіх перавозак праз яе тэрыторыю ў трэція краіны. Гэта пацвярджалася і гандлёвай канвенцыяй, падпісанай у 1934 г. [28]. У гандлёва-фінансавай дамове з Францыяй 1936 г. змяшчаліся асобныя палажэнні па ўзаемных разліках, а таксама расходах грамадзян, звязаных з міжнародным турызмам. У прыватнасці, у ім утрымліваліся нормы аб пазбяганні падвойнага падаткаабкладання ў сферы турызму [29]. У дамове з Літвой 1938 г. бакі бралі на сябе абавязацельствы пры арганізацыі чыгуначнай камунікацыі кіравання інтарэсамі турыстаў і нормаў міжнароднага права ў сферы турызму. У выніковым пратаколе таксама ўтрымлівалася палажэнне аб прымяненні прэферэнцыяльных тарыфаў на перавозку пасажыраў [30].

Для развіцця міжнароднага турызму істотнае значэнне мела ратыфікацыя ў 1927 г. канвенцыі аб міжнароднай чыгуначнай камунікацыі. Краіны-падпісанты прымалі абавязацельствы па забеспячэнню бесперашкоднай камунікацыі і наладжванню міжнароднага супрацоўніцтва ў сферы пасажырскіх перавозак чыгуначным транспартам. Таксама міжнароднаму турыстычнаму абмену спрыялі чыгуначныя канвенцыі з Германіяй (1926 г.) [31], Чэхаславакіяй (1927 г.) [32], Латвіяй (1929 г.) [33], Румыніяй (1929 г.) [34]. Напрыклад, у адпаведнасці з польска-латвійскім пагадненнем памежны і мытны кантроль павінен быў ажыццяўляцца падчас руху цягніка паміж прыгранічнымі станцыямі. 25 мая 1938 г. у Варшаве было падпісана пагадненне з Літвой. Цяпер узаемны пасажырапатак павінен быў актывізавацца праз карэкціроўку раскладу руху цягнікоў і арганізацыю зручных стыковок, а таксама за кошт лібералізацыі пашпартна-візавых і мытных фармальнасцяў. Згодна з падпісаным у 1939 г. пагадненнем з Венгрыяй аб пагранічных пытаннях і чыгуначнай камунікацыі, бакі абавязваліся сярод іншага ажыццяўляць памежныя фармальнасці такім чынам, каб спрыяць актывізацыі ўзаемнага турыстычнага абмену.

Развіццю міжнароднага турызму спрыяла таксама заключэнне пагадненняў у сферы грамадзянскай авіяцыі. У міжваенны перыяд пачалі дзейнічаць два важныя шматбаковыя пагадненні, сярод падпісантаў якіх была II Рэч Паспалітая. Акрамя таго, польскія ўлады заключылі з некалькімі краінамі дубаковыя дамовы аб рэгуляванні авіязносін.

Пытанні міжнароднага турызму з выкарыстаннем аўтатранспартных сродкаў рэгуляваліся Канвенцыяй аб аўтамабільным руху, прынятай у 1909 г. у Парыжы. Яна, сярод іншага, ўводзіла міжнародныя пасведчанні кіроўцы аўтатранспартнага сродка. II Рэч Паспалітая ратыфікавала гэтую канвенцыю ў 1922 г. Для развіцця міжнароднага аўтатурызму немалаважнае значэнне мела прыняцце у 1926 г. двух міжнародных канвенцый: адна тычылася арганізацыі руху аўтатранспарту, а другая правілаў дарожнага руху. Сейм выказаў згоду на ратыфікацыю абодвух 23 сакавіка 1929 г. [35].

У лістападзе 1923 г. у Жэневе была падпісана міжнародная канвенцыя, пакліканая паскорыць выкананне і спрасціць працэдуру мытнага афармлення. Краіны ў ёй выказвалі згоду ажыццяўляць мытны надгляд багажу турыстаў падчас руху цягніка або яго стаянкі на прыгранічнай станцыі [36].

Асобныя аспекты развіцця міжнароднага турызму таксама закраналіся ў розных канвенцыях аб культуры, заключаемых II Рэччу Паспалітай з іншымі дзяржавамі. З большага яны тычыліся дзіцячага і маладзёжнага турызму, ўзаемных культурных абменаў, арганізацыі аздараўленчых лагераў і інш.

Заклучэнне. Такім чынам, рэгуляванне міжнароднага турызму ў II Рэчы Паспалітай мела дастаткова супярэчлівы характар. З аднаго боку, заключаліся разнастайныя міжнародныя дамовы, якія павінны былі актывізаваць турыстычны абмен. З другога боку, польскае кіраўніцтва ўсяляк імкнулася абмежаваць выезд грамадзян за мяжу, бо лічыла гэта эфектыўным сродкам барацьбы з эканамічным крызісам. Уязны турызм таксама быў звязаны з вялікай колькасцю бюракратычных працэдур і аплат. Аднак, у цэлым, нават з улікам далёкага ад дасканаласці інстытуцыянальнага асяроддзя, развіццё міжнароднага турызму ў Заходняй Беларусі ў міжваенны час можна ацаніць як пазітыўнае, асабліва з улікам ступені яго развіцця ў БССР у гэты ж час.

Список цитированных источников

1. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. zmieniające niektóre postanowienia rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o granicach Państwa // Dziennik Ustaw. – 1928. – №32. – Poz. 306.
2. Ustawa z dnia 31 lipca 1924 r. w przedmiocie uregulowania stosunków celnych // Dziennik Ustaw. – 1924. – №80. – Poz. 777.
3. Dekret tymczasowy z dnia 18 grudnia 1918 r. w sprawie utworzenia straży granicznej // Dz. P.P.P. – 1918. – №21. – Poz. 70.
4. Rozporządzenie Rady Obrony Państwa z dnia 20 lipca 1920 r. w przedmiocie ochrony granic // Dziennik Ustaw. – 1920. – №64. – Poz. 426.
5. Wskazówki dla wycieczek krajoznawczych, udających się na tereny, położony w pasie i strefie nadgranicznej // Ziemia. – 1928. – №13. – S. 141–142.
6. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 22 stycznia 1937 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o granicach Państwa // Dziennik Ustaw. – 1937. – №12. – Poz. 84.
7. Przepis wykonawczy do rozporządzenia o taryfie celnej z dnia 4 listopada 1919 r. // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Skarbu. – 1919. – №31. – Poz. 477.
8. Okólnik [Ministra Skarbu z dnia 15 maja 1920 r.] Do wszystkich Urzędów Celnych (M.P. Nr 131, dział urzędowy).
9. Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 7 kwietnia 1922 r. w sprawie nadania Automobilklubowi Polski w Warszawie prawa wydawania tryptyków samochodowych // Dziennik Ustaw. – 1922. – №33. – Poz. 272.
10. Okólnik Ministra Spraw Wewnętrznych w sprawie wydawania paszportów zagranicznych // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1919. – №43. – Poz. 573.
11. Instrukcja o wycieczkach zbiorowych krajowych // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych. – 1934. – №5. – Poz. 24.
12. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 14 kwietnia 1932 r. o dokumentach upoważniających do przekraczania granicy // Dziennik Ustaw. – 1932. – №57. – Poz. 548.
13. Ustawa z dnia 17 lipca 1924 r. w sprawie opłat za paszporty na wyjazd zagranicę // Dziennik Ustaw. – 1924. – №69. – Poz. 672.
14. Okólnik Nr 19 z dnia 18 marca 1935 r. w sprawie wyjazdów do Jugosławji // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1935. – №10. – Poz. 48.
15. Ustawa z dnia 14 lipca 1936 r. o paszportach // Dziennik Ustaw. – 1936. – №56. – Poz. 402.
16. Okólnik Nr 30 z dnia 29 maja 1937 r. w sprawie wyjazdów zagranicznych // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. – 1937. – №14. – Poz. 102.
17. Okólnik Nr 209 w przedmiocie wprowadzenia do obowiązującej obecnie taryfy konsularnej pozycji dotyczącej wizy tranzytowej // Dziennik Urzędowy Ministerstwa Spraw Zagranicznych. – 1920. – №3. – Poz. 31.
18. Rozporządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 1 kwietnia 1928 r. w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości i Pracy i Opieki Społecznej w sprawie taryfy opłat konsularnych // Dziennik Ustaw. – 1928. – №49. – Poz. 474.
19. Rozporządzenie Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 23 kwietnia 1932 r. w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, Spraw Wewnętrznych, Sprawiedliwości, oraz Pracy i Opieki Społecznej w sprawie zmiany taryfy opłat konsularnych // Dziennik Ustaw. – 1932. – №36. – Poz. 364.
20. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o ewidencji i kontroli ruchu ludności // Dziennik Ustaw. – 1928. – №32. – Poz. 309.
21. Konwencja zawarta między Rzeczypospolitą Polską a Królestwem Rumunii, dotycząca ułatwień w małym ruchu granicznym polsko-rumuńskim, podpisana w Warszawie dn. 7 grudnia 1929 r. // Dziennik Ustaw. – 1931. – №61. – Poz. 492.
22. Konwencja handlowa między Polską a Rumunją, podpisana w Bukareszcie dnia 1 lipca 1921 roku oraz umowa między Zarządami poczt, telegrafów i telefonów Polski i Rumunii, podpisana tegoż dnia 1 lipca 1921 r. w Bukareszcie, zatwierdzona ustawą z dnia 28 lipca 1922 r. // Dziennik Ustaw. – 1922. – №103. – Poz. 937.
23. Konwencja Handlowa między Polską a Królestwem Serbów, Kroatów i Słoweńców, podpisana w Warszawie dnia 23 października 1922 r. // Dziennik Ustaw. – 1924. – №35. – Poz. 373.
24. Konwencja handlowa między Polską a Austrią podpisana w Warszawie dnia 25 września 1922 r. // Dziennik Ustaw. – 1923. – №4. – Poz. 19.
25. Umowa Handlowa między Polską a Turcją, zatwierdzona ustawą z dnia 5 grudnia 1923 r. // Dziennik Ustaw. – 1924. – №39. – Poz. 409.
26. Traktat Handlowy i Nawigacyjny pomiędzy Polską a Holandją podpisany w Warszawie, dnia 30 maja 1924 r. // Dziennik Ustaw. – 1925. – №60. – Poz. 422.
27. Konwencja handlowa między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką, podpisana w Warszawie dnia 23 kwietnia 1925 r. // Dziennik Ustaw. – 1926. – №111. – Poz. 644.
28. Konwencja handlowa i nawigacyjna między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką podpisana w Pradze, dnia 10 lutego 1934 r. // Dziennik Ustaw. – 1937. – №22. – Poz. 142.

29. Porozumienie między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Francuską w sprawie zwiedzania Międzynarodowej Wystawy Paryskiej 1937 r., podpisane w Paryżu dnia 22 maja 1937 r. // Dziennik Ustaw. – 1937. – №43. – Poz. 339.
30. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Litewską o komunikacji kolejowej, podpisana w Warszawie dnia 25 maja 1938 r. // Dziennik Ustaw. – 1938. – №44. – Poz. 363.
31. Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Berlinie dnia 27 marca 1925 r. // Dziennik Ustaw. – 1927. – №48. – Poz. 433.
32. Konwencja pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czeskosłowacką w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisana w Pradze dnia 30 maja 1927 r. // Dziennik Ustaw. – 1929. – №84. – Poz. 624.
33. Układ o komunikacji kolejowej między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Łotewską, podpisany w Rydze dnia 12 lutego 1929 r. // Dziennik Ustaw. – 1930. – №15. – Poz. 106.
34. Układ o komunikacji kolejowej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Królestwem Rumunii, podpisany w Bukareszcie dnia 30 października 1929 r. // Dziennik Ustaw. – 1931. – №70. – Poz. 567.
35. Konwencja Międzynarodowa dotycząca ruchu samochodowego, podpisana w Paryżu dnia 24 kwietnia 1926 r. // Dziennik Ustaw. – 1930. – №21. – Poz. 177.
36. Konwencja o uproszczeniu formalności celnych, podpisana w Genewie dnia 3 listopada 1923 r. // Dziennik Ustaw. – 1931. – №106. – Poz. 819.

THE REGULATION OF INTERNATIONAL TOURISM IN WEST BELARUS IN 1921–1939

U. GANSKI

Summary

The article discusses the institutional environment of international tourism in West Belarus as a part of legal system of Second Commonwealth of Poland: the procedure of crossing of state border and stay in the border areas; considered the passport system, which functioned in West Belarus in the interwar period; the essence of registration standards of tourists in the place of residence; given the specificity of the visa regime of Second Commonwealth of Poland with various countries; provides an overview of the international legal acts on regulation of international tourist flows.

© Ганский В.

Поступила в редакцию 17 февраля 2015г.