



Лаўрэш Леанід

## Першыя аўтамабілі на Лідчыне

Першае зафіксаванае ў прэсе здарэнне з удзелам аўтамабіля на гістарычнай Лідчыне адбылося 4 кастрычніка 1911 г.: "...каля 17-00 пані Чачот ехала на брычцы па дарозе Ліда - Вільня. Не даязджаючы Беня-конаў, конь быў напалоханы аўтамабілем пана Вагнера з Вялікіх Салечнікаў, які абагнаў брычку без папераджальнага сігналу. Конь кінуўся ў бок, перавярнуў брычку, і пані Чачот была выкінута з яе на дарогу. Конь з брычкай без гаспадыні памчаўся ў бок мястэчка, дзе і быў злоўлены. Пані Чачот атрымала цялесныя пашкодванні і не магла сама падняцца з зямлі, аднак кіроўца і пасажыры аўтамабіля не звярнулі на яе ўвагі", - пісала газета "Кур'ер Віленскі".

Першае зафіксаванае смяротнае здарэнне з удзелам аўтамабіля адбылося ўзімку 1918 г., газета "Гоман" паведаміла, што па дарозе Ліда - Гародня, каля Новага Двара, "конь, спужаны аўтамабілем, панёс і разбіў сані аб тэлеграфны слуп. Міліцыянт Якабсан зваліўся з санак і папаў пад аўтамабіль, каторы яго задушыў на смерць".

Першым вядомым мне аўтаўладальнікам на гістарычнай Лідчыне быў уладальнік маёнтка Гурнофель Альфрэд Бразоўскі. Вельмі цікава пра яго пісаў сын уладальніка Ішчалны Андрэй Брахоцкі: "У мае маладыя гады гаспадаром маёнтка быў пан Альфрэд Бразоўскі - стары кавалер. Ездзіў чацвёркай коней, зімой заўсёды са званочкамі, бываў паўсюдна, не прапускаў нічых суседскіх імянін і нават у стальым веку сябраваў з так званай "залатой моладдзю". Меў яшчэ нейкі іншы маёнтак у іншым павеце і яшчэ **перад Першай сусветнай вайной купіў сабе аўтамабіль - хоць і ўжываны, але гэта быў першы аўтамабіль у Лідскім павеце.** Усе балі ў акрузе былі яго, і часта пасля балю брычка Бразоўскага на чавала ў канаве. **Расказвалі, што для аўтамабіля трымаў двух шафёраў, а шыны ездзіў мяняць за 100 кіламетраў.** У часы Першай сусветнай вайны ажаніўся з паннай Янкоўскай і адразу пасля вайны памёр, пакінуўшы адну дачку.

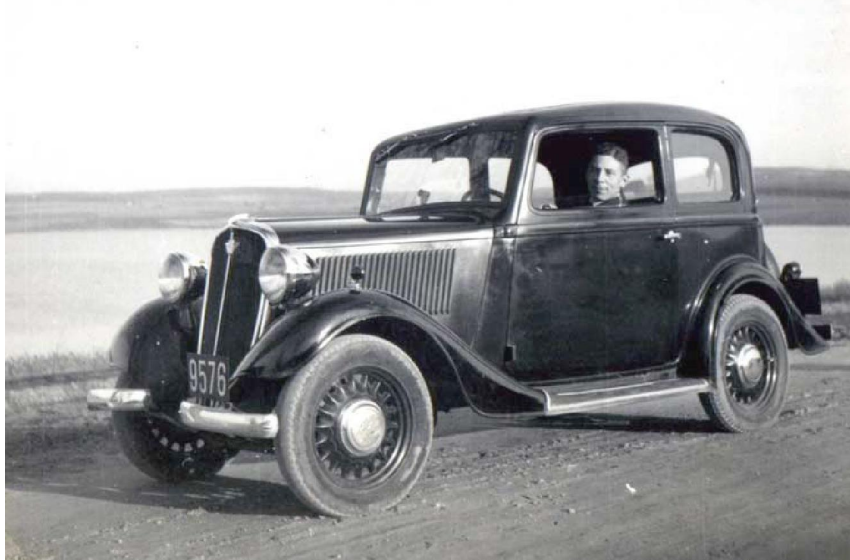
Хадзіла пра яго шмат анекдотаў, якія дасціпныя сябры ахвотна расказвалі. Ён з цікавасцю выслухваў анекдоты пра сябе і сам з іх першы смяўся. У маёй памяці засталася некалькі такіх гісторый. Расказвалі, што ў маладосці ён некалькі разоў рабіў прапановы рукі і сэрца, але безвынікова. Адным разам у кавярні

яму і яго пасіі падалі дзве філіжанкі кавы з вяршкамі ў адным гаршчочку з вушкам. Пан Альфрэд звярнуўся да панны з пытаннем, ці хацела б яна мець з ім адзін агульны гаршчок на ўсё жыццё. Тая адмовілася.

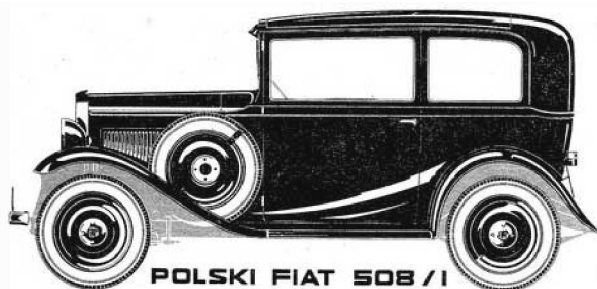
Іным разам нейкі дасціпнік запэўніў пана Альфрэда, што ведае такі фокус: поўная шклянка вады будзе перавернута над яго галавой, а ён пры гэтым застанецца сухі. Пан Альфрэд сказаў, што гэта немагчыма. Тады жартульнік прапанаваў паспрачацца на 100 рублёў - вялікія ў той час грошы. Памятаю, як наш улюбёны фурман, стары Юзаф, купіў сабе добрыя скураныя боты за 3 рублі. Пан Бразоўскі быў ашчадны і прапанаваў спрэчку на 1 рубель. Было гэта ў рэстаране, афіцыянт прынёс шклянку вады, якую штукар на вачах усяго рэстарана выліў на галаву пана Альфрэда. Пасля чаго, здзіўлены, сказаў, што фокус не ўдаўся, і заплаціў 1 рубель. На гэтым справа да задавальнення абодвух бакоў скончылася".

Вось такім чалавекам быў першы шчаслівы ўладальнік аўтамабіля на Лідчыне.

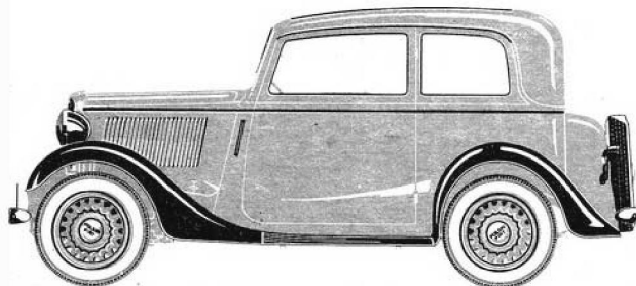
З-за невялікай колькасці механічнага транспарту аварыі з ім у 1920-х гг. здараліся не часта. Але аўтамабілі і магачыклы ўжо пачалі забіваць і калечыць людзей. Напрыклад, 2 ліпеня 1926 г. за чатыры кіламетры ад Ліды ў бок Вільні, разбіўся аўтамабіль памежнай аховы, паручнік Вяндлінскі загінуў, а кіроўца аўтамабіля атрымаў цяжкія раненні. І з часам падобных выпадкаў становілася ўсё больш.



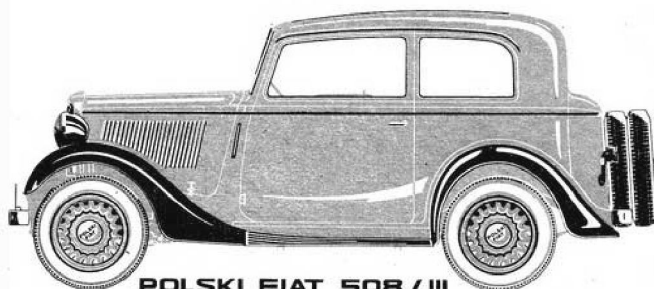
Польскі фіят - 508



POLSKI FIAT 508 / I



POLSKI FIAT 508 / II



POLSKI FIAT 508 / III

#### Мадыфікацыі фіята-508

І гэта пры хуткасці на нашых тагачасных дарогах, пра якую кажа той факт, што 25 верасня 1929 г. аўтамабіль прэзідэнта Польшчы Масціцкага на шляху з Наваградка ў Ліду суправаджаў эскадрон уланаў 25-га палка.

У лютым 1929 г. у Лідзе з'явіўся першы спецыялі-заваны аўтамабіль пажарнай аховы. А пры канцы 1937 г. Лідскі аддзел Чырвонага Крыжа атрымаў першы ў Лідзе санітарны аўтамабіль для перавозкі хворых.

У траўні 1938 г. лідскія паштавікі атрымалі 5 аўтамабіляў маркі "Польскі фіят".

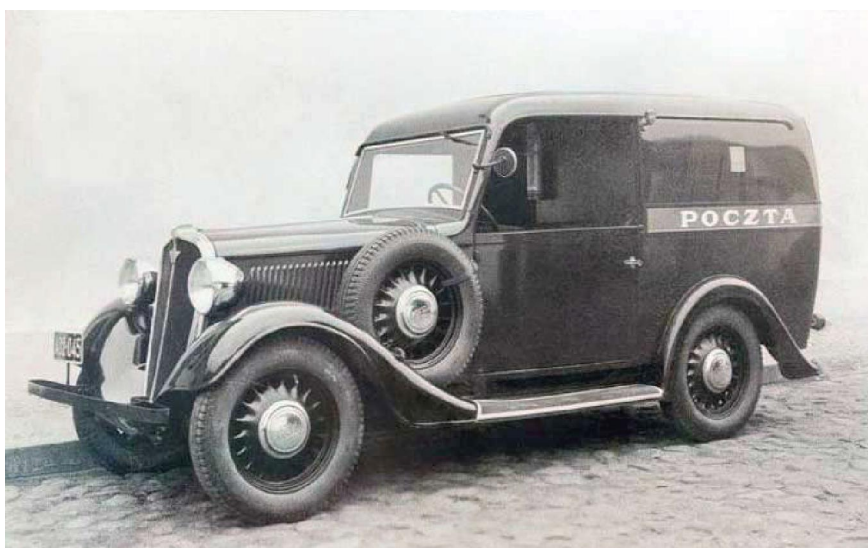
Паміж 1934 і 1936 г. свой стары "Авэрлэнд" на новы "Польскі фіят" змяніла ўдава генерала Кіпрыяна Кандратовіча Ада.

Вось як прафесар Ірэна Стасевіч-Ясюкова, дачка лідскага павятовага доктара, якая жыла ў доме па сучаснай вуліцы 7-га Лістапада д. 4, ўспамінала пра аўтамабіль сваёй

сям'і: "Праца павятовага лекара [...] была цяжкая і знясільвальная, але праз некалькі гадоў бацькі набылі аўтамабіль; выязджалі з шафёрам (бацька не навучыўся кіраваць гэтым новым набыткам тэхнікі) у нядзелю на возера, часам у кампаніі знаёмых". Ужо ў сталым узросце Ірэна Стасевіч-Ясюкова зноў убачыла дом свайго бацькі, дом свайго дзядзінства: "Усё захавалася ў выдатным стане, у ідэальным парадку, як бы час затрымаўся на месцы. На падворку гараж для аўтамабіля, які запрашаў у нядзельныя выезды на Нёман; асфальтавы пад'езд да гаража, на якім мы гулялі ў мяч або ў гульні "ў класы" з нарысаванымі крэйдамі небам і пеклам". Праходзячы каля гэтага дома, я заўсёды гляджу на той гараж з вузкімі, якраз для "Фіята 508", варотамі.

Транспарту было няшмат, удзельнікі дарожнага руху не мелі добрай падрыхтоўкі, да таго ж амаль што не было кантролю паліцыі за дарожным рухам. Верагодна, таму паводзіны ўдзельнікаў дарожнага руху вызначаліся дрэнным выкананнем правіл: "Калі вы ездзілі аўтамабілем на нашых дарогах, дык ведаце... як ігнаруюць усе правілы да-

рожнага руху вясковага вазы. Таму з поўным разуменнем мы аднесліся да акцыі лідскага староства, якое звярнула пільную ўвагу на ўпарадкаванне руху на



Паштовы фіят



публічных дарогах. 12 ліпеня 1937 г. на галоўных дарогах каля Ліды была арганізавана аблава на "карсараў дарог", кіраваў аблавай сам стараста Міклашэўскі. Рэфэрэнт бяспекі ў старостве, маёр Арлоўскі, павятовы інжынер Дамброўскі, кіраўнік камісарыяту паліцыі Акаловіч на працягу некалькіх гадзін кантралявалі рух фурманак і аўтатранспарту на публічных дарогах. У выніку за парушэнні яны пакаралі 145 чалавек (за парушэнні правіл руху, адсутнасць нумароў, няправільную вупраж каня і г.д.). Таксама былі пакараны 40 шафёраў перапоўненых аўтобусаў".

У другой палове 1930-х гг. кардынальна змянілася стаўленне самых шырокіх слаёў насельніцтва да аўтамабіляў. Аўтамабіль стаў сімвалам тэхнічнага прагрэсу, а развіццё аўтамабілізацыі - сімвалам сацыяльнага прагрэсу, і таму ў 1937 г. з ініцыятывы дырэктара Купецкай гімназі піяраў Генрыка Жалігоўскага ў гімназіі паўстаў гурток аўтааматараў. У гурток запісалася каля 50 вучняў і некалькі настаўнікаў. У гуртку вивучалася канструкцыя аўтамабіля і атрымліваліся практычныя навыкі кіравання. Настаўніца Купецкай гімназіі Яўгенія Багуцкая першай сярод вучняў і настаўнікаў здала экзамены і атрымала аўтамабільныя правы.

У траўні 1938 г. Лідскі маторны клуб на агульным сходзе вырашыў пачаць будоўлю станцыі тэхабслугоўвання аўтамабіляў: "Ліда да гэтага часу не мае станцыі тэхабслугоўвання. У кожным выпадку нават малой паломкі трэба ехаць у Вільню. Лідскі маторны клуб спадзяецца на фінансавую дапамогу самакіравання горада", - паведамляла прэса.

Пры канцы 1936 г. у Лідскім павеце было 27 асабістых аўтамабіляў, 4 грузавыя аўтамабілі, 6 аўтобусаў, 28 матацыклаў - разам 67 механічных транспартных сродкаў: "Ступень матарызацыі Лідскага павета ў Наваградскім ваяводства знаходзіцца на другім месцы, першае месца займае Баранавіцкі павет, які мае 95 механічных транспартных сродкаў, на апошнім месцы - Стаўпецкі павет, дзе ёсць толькі 16 машын (з іх 5 матацыклаў)", - пісала віленская газета "Слова". Спіс ўсяго матарызаванага цывільнага транспарту на Лідчыне ў 1936 г., падаю у канцы артыкула.

А зараз паглядзім, як фінансава цяжка ў тыя часы ў Заходняй Беларусі было ўтрымліваць аўтамабіль тым шчасліўчыкам, якія яго мелі.

Калі б можна было спытаць у тагачаснага лідскага аўтаўладальніка (які па азначэнні быў чалавекам не бедным), чаму ў нашым горадзе так мала аўтамабіляў, кожны аўтааматар адказаў бы адразу: "Бо кошт утрымання аўтамабіля вельмі вялікі". І змог бы падмацаваць

## DOBRE SAMOCHODY



## POLSKI FIAT

# 508

cena zł. 4.950 loco Warszawa  
z dwoma ogumionymi kołami  
zapasowymi i wyposażeniem

JEDYNY POPULARNY SAMOCHÓD POLSKI  
◆ PEWNY I WYPRÓBOWANY W NASZYCH  
ODREBNYCH WARUNKACH DROGOWYCH  
◆ NAJTAŃSZY W SWOJEJ KATEGORII  
◆ SPRZEDAWANY WEDŁUG DOGODNEGO SYSTEMU  
SPŁAT MIESIĘCZNYCH  
◆ OSZCZĘDNY W UŻYCIU DZIĘKI ROZWIINIĘTEJ SIĘ  
OBSŁUGI W CAŁYM KRAJU

DOSTAWA NATYCHMIASTOWA

Рэклама фіята-508 у тагачаснай віленскай прэсе, кошт 4950 зл.

свой адказ рахункам. За аснову для разлікаў аўтааматар узяў бы тагачасны самы танны легкавы аўтамабіль, які можна было свабодна купіць, а менавіта мадэль польскага фіата, так званую "пяцісотку" ці Polski Fiat 508 у розных мадыфікацыях. Трэба заўважыць, што кошт гэтага аўтамабіля амаль не адрозніваўся ад яго кошту на знешнім рынку, тады гэты аўтамабіль каштаваў 5400 злотых (самы танны з мінімальнай камплектацыяй рэкламаваўся за 4950 злотых) і столькі ж, крыху менш ці крыху больш, гэта мадэль каштавала ў тагачасных Італіі, Германіі і Францыі.

З прэсы 1930-х гг.<sup>1</sup>, даведваемся, што жыццё тагачаснага аўтамабіля пры прабегу 15 000 км у год, складала 5 гадоў - як бачым, рэсурс быў зусім невялікі. Пасля 5 гадоў эксплуатацыі, аўтамабіль можна было прадаць за тыя самыя грошы, якія былі патрачаны на яго эксплуатацыю на працягу гэтага часу. Таму, каб кожны 5 гадоў купляць новы фіят, трэба было адкладаць на новы аўтамабіль прыкладна 1000 злотых у год.

Пры гэтым, на працягу 5 гадоў трэба было купіць два комплекты шын, гэта значыць 8 шын і не менш за 16 камер. Самая танная шына для гэтага фіята каштавала тады 70 злотых, а камера - 10 злотых, разам - 720 злотых ці 144 злотыя ў год.

Самая танная цана за гараж, абслугоўванне і змазачныя матэрыялы - 50 злотых у месяц, за 5 гадоў гэта

<sup>1</sup> Гл. напрыклад: Stanisław Horwat. Ile kosztuje w Polsce utrzymanie samochodu? // Sdowo. 1935. № 195.



**Na bezdroża  
CHEVROLET**

W Jeździe Terenowej, organizowanej przez Automobilklub Polski w ciężkich błotnisto — piaszczystych partiach Puszczy Kampinoskiej, CHEVROLET kierowany przez A. Mazurka wykazał, że jest w Polsce bezkonkurencyjnym wozem na bezdroża.

**1 MIEJSCE W KLASYFIKACJI OGÓLNEJ**

- Rekord 121 km trasy — przeciętna 64,2 km/godz. (ostatni zawodnik 46 km/godz.)
- Rekord odcinka gruntowego — 54,5 km/godz. (ostatni zawodnik 40 km/godz.)
- Rekord próby szybkości i zawracania na piasku 70 sek. (ostatni zawodnik 97 sek.)

*Cena od zł. 7.640 —*

MONTEWANE W ZAKŁADACH LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN S. A. WARSZAWA, LICENCJA GENERAL MOTOR

**WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ**

**AUTO-GARAŻE**

Tel. 17-52      Wilno, ul. Tatarska 3      Tel. 17-52

**Рэклама "Шэўрале" у тагачаснай віленскай прэсе, кошт 7640 зл.**

складала 600 злотых.

Дробны рамонт, замена некаторых дробных дэталю, якія хутка зношваюцца, і розныя малыя выдаткі на ліквідацыю няспраўнасцяў - не менш за 20 злотых штомесяц ці 240 злотых у год.

Падатак на аўтамабіль складаў 42 злотыя ў год, а разам з выдаткамі на рэгістрацыю і штогадовае падаўжэнне рэгістрацыйных дакументаў, якое тады патрабавалася, яшчэ 60 злотых у год.

Усе гэтыя фіксаваныя выдаткі цалкам не залежалі ад колькасці пройдзеных кіламетраў. Адсюль, у штогадовым вымярэнні:

- кошт пакупкі аўтамабіля 1100 злотых у разбіўцы на 5 гадоў;
  - гума 144 злотыя;
  - гараж і абслугоўванне 600 злотых;
  - дробны рамонт 240 злотых;
  - падаткі і зборы 60 злотых.
- Разам: 2144 злотыя ў год.

Другі артыкул выдаткаў - выдаткі, якія залежаць ад прабегу аўтамабіля. Яны складаюцца з выдаткаў на бензін і маторны алей. Маленькі польскі фіят спажываў у сярэднім 8 літраў на 100 км бензіну і 3 літры алею на 2500 км, бензін каштаваў 70 грошаў за літр, алей - 4 злотыя за літр. Пры прабегу 15000 км штогод, пайшло б 1200 літраў бензіну і 18 літраў маторнага алею - агулам 912 злотых.

Агульныя сумарныя штогадовыя выдаткі складалі б прыкладна 3060 злотых у год, ці 250 злотых у месяц.

Праз пяць гадоў за старую машыну можна было атрымаць 800 ці можа нават і 1000 злотых, але прынамсі столькі ж трэба было выдаткаваць на капітальны рамонт фіята на трэці год эксплуатацыі, гэтыя грошы кампенсуюць адны адных і могуць быць выдалены з уліковай сумы.

Такім чынам, мы бачым, што ўтрыманне самага таннага ў той час аўтамабіля абыходзілася амаль што ў 300 злотых у месяц.

І вельмі мала было людзей, якія маглі б выдаткаваць 300 злотых у месяц на задавальненне ад валодання аўтамабілем.

Трэба заўважыць, што калі кошт фіята - 5400 злотых - пакласці ў банк, дык за пры тагачасных 5% можна было б атрымаць не менш за 1350 злотых на працягу 5 гадоў, г. зн. штогод з гэтай сумы можна было б мець 270 злотых прыбытку. У той час мала хто страхавалі аўтамабіль, аднак трэба ведаць, што страхоўка каштавала каля 500 злотых штогод.

У выпадку пакупкі больш вялікага аўтамабіля, напрыклад, форда, пры ўмове, што ён абышоўся б уладальніку бясплошліна, трэба было б выдаткаваць каля 7000 злотых штогод. Штомесячны кошт з-за дваінога ў параўнанні з фіятам спажывання бензіну і алею, а таксама значна большы кошт гумы, тэхнічнага абслугоўвання і дробных выдаткаў, склаў бы мінімум 400 злотых штомесяц. Такія выдаткі мог сабе дазволіць толькі чалавек, які зарабляў не менш за 2000 злотых у месяц, а такіх людзей у той час было вельмі мала. Аўтамабільныя аглядальнікі лічылі, што ва ўсёй тагачаснай Польшчы мелася, можа, тысяча чалавек, якія могуць патраціць 400 злотых штомесяц на машыну, але не маглі ўжо дазволіць сабе 500 злотых. Таму, адзінай перашкодай для аўтамабілізацыі з'яўляўся выключна нізкі ўзровень даходаў насельніцтва.

Фіят не быў прыстасавана для нашых тагачасных дарог, але, як пісалі адмыслоўцы, і ва ўсім свеце не было тады машыны для нашых дарог у катэгорыі 300 злотых у месяц, і таму гэтая мадэль не мела канкурэнтаў. Каля 60% тагачаснага еўрапейскага аўтапарку складалі менавіта аўтамабілі такога класу, але аўтааглядальнікі лічылі,



што з гэтымі аўто чалавек не мог спазнаць сапраўднай радасці ад аўтамабіля і яго настрой уздымала толькі тое, што праз год пасля пакупкі фіята, яго ўладальнік мог сказаць сабе: "Добра, што я не купіў Форд ці Шэўрале, з такім цмокам я б збанкрутаваў!".

Што за аўтамабіль быў гэты "Польскі фіят"?

Легкавы аўтамабіль "Фіят 508" выпускаўся кампаніяй "Fiat" з 1932 г. Аўтамабіль быў абсталяваны 3-ступеністай каробкай перадач (з 1934 г. - 4-ступеністай), рухавіком аб'ёмам 955 куб. см, магутнасцю ў 20-24 к. с. (мадэль 508 S ужо мела магутнасць 30-36 к. с.). Аўтамабіль развіваў хуткасць да 80 км/г. Даўжыню аўтамабіль меў 3,67 м, шырыню - 1,33 м, а важыў толькі 760 кг. Усяго ў Еўропе было выраблена каля 113 000 такіх аўтамабіляў, большая частка з якіх на заводзе CWS у Польшчы. "Фіят 508" таксама выпускаўся ў Францыі кампаніяй SAFAP пад назвай Simca-Fiat 6CV.

І пры канцы трохі пра даходы простага чалавека ў нашым горадзе. У красавіку 1938 г. "Кур'ер Віленскі" пісаў: *"Заробкі рабочых у Лідзе наогул вельмі нізкія. Таму ўтрымліваць сям'ю, у якой працуе толькі адзін чалавек, які часта зарабляе меней за 2 злотыя ў дзень, надта*

*цяжка"*. Сярэдні заробак у Заходняй Беларусі заставаўся ніжэйшым за заробкі ў заходняй частцы Польшчы.

Пры канцы 1930-х гг. у горадзе ўсталяваліся прыкладна такія цэны і заробкі: булка хлеба - каля 30 грошаў, 1 кг цукру - каля 1 злотага, 1 кг алею - 80 грошаў, 10 яйкаў - 10 грошаў, пачак запалак - 10 грошаў, 1 кг бульбы - каля 10 грошаў, мяса, ялавічына ці свініна - каля 1,5 злотых, малако - каля 20 грошаў за 1 л., вугаль каля 48 злотых за 1 т., мужчынская кашуля - каля 10 злотых, мужчынскі капялюш - каля 20 злотых, мужчынскія чаравікі - каля 15 злотых, цэгла - каля 40 злотых за 1000 шт., цэмент - каля 30 злотых за 1 т., друкарская машынка - 1 200 злотых, гектар зямлі каштаваў 500 злотых, карова - 100 злотых, пуд збожжа - 2 злотыя. Сярэдні дзённы заробак быў каля 2 - 3-х злотых, мінімальны - 1 злоты, высокі заробак - да 10 злотых. Кваліфікаваны рабочы на "Ардалі" атрымліваў 5 злотых, майстар - 10 злотых. На жніве ў дзень плацілі 2 злотыя, на копцы бульбы - 1 злоты. Зарплата настаўнікаў дасягала 200 злотых у месяц. Зразумела, што ніхто з гэтых людзей не мог нават марыць пра аўтамабіль.

Адначасова, напрыклад заробкі кіраўнікоў, адміністрацыі і працоўных заводакіравання "Ардаля" (абутковая фабрыка) пачыналіся ад 1 тысячы злотых у месяц. Гэтых людзей было мала, але якраз яны і маглі сабе дазволіць мець свой аўтамабіль.

## Спіс аўтамабіляў і матацыклаў у Лідскім павеце, на 15 снежня 1936 г.

№	Рэгістрацыйны нумар	Від транспарту	Марка	Гаспадар	Месца знаходжання
1	79292	асабісты аўтамабіль	Fiat	Марачэўскі Уладзімір	Эйшышкі, Віленская 68
2	79062	асабісты аўтамабіль	Ford	Палячак Макс	Ліда, Сувальская, 91
3	79192	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Сацыяльнае забеспячэнне	Ліда, Сувальская, 83
4	79093	асабісты аўтамабіль	Overland Whippet	Сацыяльнае забеспячэнне	Ліда, Сувальская, 83
5	79021	асабісты аўтамабіль	Tatra	Лясковіч Вітольд	Маёнтак Філіпкі, Лідская гміна
6	9544	асабісты аўтамабіль	Fiat	Жалігоўскі Генрык	Ліда, Шаптыцкага, 8
7	9530	асабісты аўтамабіль	Fiat	Кабылінкая Халіна	Маёнтак Гарадэнка, Жырмунская гміна
8	79324	асабісты аўтамабіль	Ford	Ю. Столе	Гута шкла Нёмана
9	79316	асабісты аўтамабіль	Ford	Грузель Раман	Нёман, Беліцкай гміны
10	79310	асабісты аўтамабіль	Polski Fiat	Грабоўскі Рудольф	Ліда, Сыракомлі, 2
11	9482	асабісты аўтамабіль	Fiat	Макарэвіч Уладзімір	Ліда, Бярозава, 21
12	79352	асабісты аўтамабіль	Steyer	Кіневіч Генрык	Маёнтак Большэнікі, Беняконская гміна
13	79134	асабісты аўтамабіль	Fiat	Ельская Яніна	Маёнтак і гміна Жырмуны
14	79366	асабісты аўтамабіль	Essex	Пупко Шымон	Ліда, Сувальская, 88
15	9550	асабісты аўтамабіль	Studebaker	Ардаль	Ліда, Фабрычная, 8
16	9568	асабісты аўтамабіль	Ford	Міцкевіч Станіслаў	Ліда, Варшаўская, 32
17	79249	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Заянчкоўская Аляксандра-Генаэфа	Ліда, Пілсудскага, 13



18	79373	асабісты аўтамабіль	Ford	Галінскі Дамінік	Ліда, Мяніцкага, 5/14
19	9597	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Межва Ян	Ліда, Рынак, 3
20	9575	асабісты аўтамабіль	Overland Whippet	Кузян Зоф'я	Маёнтак Кір'янаўцы, Лідская гміна
21	79295	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Якевіч Станіслаў	Ліда, Мацкевіча, 47
22	7939	асабісты аўтамабіль	Polski Fiat	Кандратовіч Ада	Гародна, Жырмунская гміна
23	401	асабісты аўтамабіль	Fiat	Равінскі Станіслаў	Ліда, Гарнянская, 19
24	7939	асабісты аўтамабіль	Ford	Канаржэўскі Генрык	Ліда, Фалькоўскага, 19
25	79239	асабісты аўтамабіль	Ford	Дамброўскі Антон	Ліда, Варшаўская, 24
26	79395	асабісты аўтамабіль	Fiat	Краеўская Казіміра	Гута шкла "Нёман"
27	9505	асабісты аўтамабіль	Ford	Вольфганг Зыгмунт	Воранава, Лідскі павет
28	79301	грузавік	Chevrolet	Пупко Мейлах	Ліда, Сувальская (бровар)
29	79312	грузавік	Chevrolet	Зарэцкі Шлёма	Ліда, Фалькоўскага, 39
30	24884	грузавік	Ford	Бінкевіч Пётр	Ліда, Сувальская, 127
31	7935	грузавік	Chevrolet	Баркоўскі Міхал	Ліда, Сувалькая, 72
32	79135	аўтобус	Chevrolet	Апановіч Невах	Беліца, Лідскі павет
33	79177	аўтобус	Chevrolet	Школа Купецкая а. Піяраў	Ліда, Сувальская, 68
34	79349	аўтобус	Chevrolet	Пуйдак Вацлаў, Кругер Эдвард	Беліца, Лідскі павет
35	79003	аўтобус	Chevrolet	Кавальскі Берка	Радунь, Татарская, 3
36	79391	аўтобус	Polski Fiat	Аўтобусны кааператыў "Лідзянка"	Ліда, Замкавая, 4
37	79260	аўтобус	Studebaker	Вырваль Станіслаў	Ліда, 5-ты лётны полк
38	79226	аўтобус	Chevrolet	Раманоўскі Юзаф	Ліда, Сувальская, 109
39	9416	матацыкл	F.N.	Кс. Штэйн Чэслаў	Воранава, Лідскі павет
40	24870	матацыкл	Motocajer	Бердаўскі Гецель	Ліда, Мацкевіча, 39
41	9485	матацыкл	Ariel	Антковяк Ян	Ліда, 77 п.п.
42	24885	матацыкл	Ariel	Бакавец Казімір	Ліда, 3-га Мая, 61
43	9547	матацыкл	Norton	Даз Вільям	Ліда, 5-ты лётны полк
44	9590	матацыкл	Sunbeam	Крыгель Юліюш	Ліда, Сувальская, 72
45	38717	матацыкл	B.S.A.	Праўлоцкі Кейстуг	Ліда, 11-га Лістапада, 4
46	9462	матацыкл	Royal Enfield	Ненартовіч Ян	Ліда, 17-га Красавіка, 20
47	9503	матацыкл	Ariel	Касоўскі Стэфан	Гута шкла "Нёман"
48	38628	матацыкл	Panther	Грэйцон Уладзіслаў	Ліда, 77 п.п.
49	9546	матацыкл	B.S.A.	Курганоўскі Алексы	Ліда, Мацкевіча, 37
50	403	матацыкл	Triumph	Рэцька Юзаф	Навапрудцы, Лідская гміна
51	405	матацыкл	B.S.A.	Тоцін Эдмунд	Ліда, 5-ты лётны полк
52	1253	матацыкл	Niemen	Бердаўскі Гесель	Ліда, Мацкевіча, 39
53	1253	матацыкл	Puch	Комінч Юзаф	Ліда, Лётная, 49
54	58918	матацыкл	D.K.W.	Дзяркоўскі Францішак	Мыто, Васілішская гміна
55	406	матацыкл	Niemen	Ражанскі Ёсель	Ліда, Сувальская, 12
56	9445	матацыкл	F.N.	Гаеўскі Вітольд	Ліда, 5-ты лётны полк
57	9519	матацыкл	F.N.	Дамброўскі Антон	Ліда, Варшаўская, 24
58	9584	матацыкл	Royal Enfield	Галік Вацлаў	Ліда, Калонія дзяржаўных дамоў
59	9405	матацыкл	Gillet-Hestal	Гаюн Аркадзь	Ліда, Сасновая, 23
60	9571	матацыкл з каляскай	Indian	Лявіцкі Александр	Ліда, Сыракомлі, 2
61	9437	матацыкл з каляскай	Harley-Dawidson	Казлоўскі Эдвард	Іўе, Лідскі павет
62	9554	матацыкл з каляскай	Harley-Dawidson	Арлоўскі Міхал	Ліда, Малая Дварцовая, 14
63	9481	матацыкл з каляскай	Matosacoche	Грывач Станіслаў	Ліда, 77 п.п.
64	9471	матацыкл з каляскай	B.S.A.	Лех Эдмунд	Эйшышкі, Вызвалення, 2
65	3085	матацыкл з каляскай	Harley-Dawidson	Ціхоўскі Юліян	Ліда, Фалькоўскага, 15
66	24877	матацыкл з каляскай	Harley-Dawidson	Раткевіч Казімір	Ліда, Райская, 70
67	9425	матацыкл з каляскай	Indian	Дварэцкі Мойша	Ліда, Камерцыйная, 1