

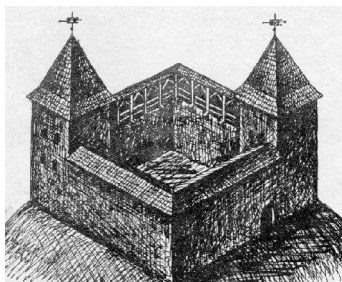
Лідскі

Народ, які не ведае
свайго мінулага,
не мае будучыні



Летапісец

Краязнаўчы, гістарычна-літаратурны часопіс
Выходзіць з 1997 года



№ 1-2 (105-106)

СТУДЗЕНЬ - ЧЭРВЕНЬ

2024 г.

УНУМАРЫ:

Стар. 2. Дзень роднай мовы і 17-я
Агульнацыянальная
дыктоўка...

Стар. 13. XI Лідскія чытанні

Стар. 17. Кроніка Ліды

Стар. 22. Інфармацыя пра вынікі
сацыяльна-эканамічнага
развіцця Лідскага раёна
ў 2023 годзе

Стар. 24. Лідскія юбіляры.
Валянцін Таўлай

Стар. 31. Тэадор Нарбут:
жыццёпіс без
прэтэнзіі на паўнату

Стар. 75. Лідскія цэрквы горада да
пачатку XIX ст.

Стар. 83. Першыя аўтамабілі і
матацыклы на Лідчыне

Стар. 89. Дроздава

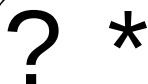
Стар. 102. Дварышчанскія хронікі

Стар. 117. Ліда праўдзівая

Стар. 120. Яўстах Шалевіч і яго
мемуары

На першай старонцы вокладкі: Лідскі замак,
від з паўночна-ўсходняга боку.

Паводле невядомага аўтара XIX ст.



Мы просім ўсіх, хто мае цікавыя матэрыялы па
гісторыі Ліды і краю, дасылаць іх на адрас:
231282, Ліда-2, п/с 7, або E-mail: kajety@list.ru

Аўтары цалкам адказныя за гістарычную
дакладнасць сваіх матэрыялаў

Выдаецца ў адпаведнасці з
п. 7.4 артыкула 13
ЗАКОНА РЭСПУБЛІКІ
БЕЛАРУСЬ
“Аб сродках масавай
інфармацыі”
ад 17 ліпеня 2008 г. № 427-3

Выдавец:
Прыватнае ўнітарнае
прадпрыемства “Пружмень”

Рэдактар:
Станіслаў Вацлававіч
Суднік

АДРАС РЕДАКЦЫІ:
231293, г. Ліда, вул. Лётная,
7 а.

АДРАС САЙТА:
<http://nslowa.by>

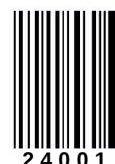
Наклад 150 асобнікаў
15,5 друк. аркушаў

Часопіс падпісаны да друку
30.06.2024 г.

Часопіс надрукаваны
24.08.2024 г.
у ПВП “ЛіТАРЫ”:
230025, г. Гроднаа,
вул. К. Маркса, 11, пам. 1/2.

Замова № 28/14.

ISSN 2218 – 1792



9 772218 179007

24001

Леанід Лаўрэш

Першыя аўтамабілі і матацыклы 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 Беняконяў, конь быў напалоханы аўтамабілем пана Вагнера з Вялікіх Салечнікаў, які абагнаў брычку без папярэджальнага сігнала. 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 нашкоджанні 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 прпуская нічых суседскіх імянін і нават у сталым 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 начавала 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 выслушваў анекдоты пра сябе, і сам з іх першы смяяўся. 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 вяршыкамі 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.

Іншым 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 жартуўнік прапанаваў паспрацаваць 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.

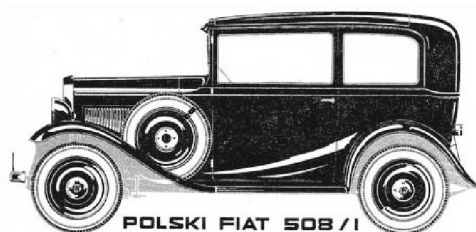
З-за невялікай колькасці механічнага транспарту аварыі з ім у 1920-х гг. здараліся не часта. Але аўтамабілі і матацыклы ўжо пачалі забіваць і калечыць людзей. Напрыклад, 2 ліпеня 1926 г. за чатыры кіламетры ад Ліды ў бок Вільні, разбіўся аўтамабіль памежнай аховы, паручнік Вяндлінскі загінуў, а кіроўца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



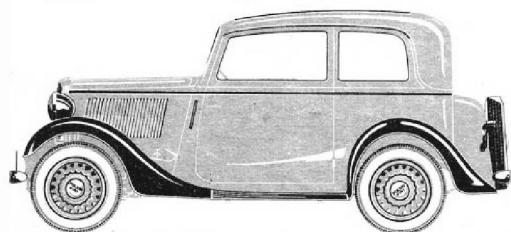
Польскі фіят-508

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.

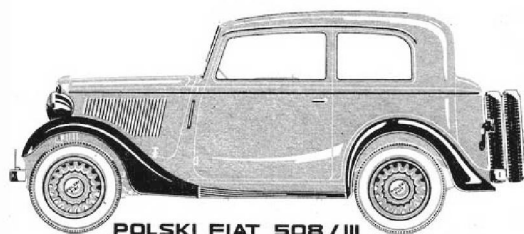
У лютым 1929 г. у Лідзе з'явіўся першы спецыялізаваны аўтамабіль пажарнай аховы. А пры канцы 1937 г. Лідскі аддзел Чырвонага Крыжа атрымаў першы ў Лідзе санітарны аўтамабіль для перавозкі хворых.



POLSKI FIAT 508 / I



POLSKI FIAT 508 / II



POLSKI FIAT 508 / III

Мадыфікацыі фіята-508

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



Паштовы 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, успамінала 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 дзяцінства: "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 гульню "ў класы" з нарысаванымі крэйдай 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 ведаеце... як ігнаруюць усе правілы дарожнага руху вясковага вазы. Таму з поўным разуменнем мы аднесліся да акцыі лідскага староства, якое звярнула пільную ўвагу на ўпарадкаванне руху на публічных дарогах. 12 ліпеня 1937 г. на галоўных дарогах каля Ліды была арганізавана аблава на "карсараў дарог", кіраваў аблавай сам староста Міклашэўскі. Рэферэнт бяспекі ў старостве, маёр Арлоўскі, павятовы інжынер Дамброўскі, кіраўнік камісарыяту паліцыі Акаловіч на працягу некалькіх гадзін кантралявалі рух фурманак і аўта-транспарту на публічных дарогах. У выніку за парушэнні яны пакаралі 145 чалавек (за парушэнні правіл руху, адсутнасць нумароў, няправільную ўпражжэння кая 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 гімназіі 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 Багунская 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 усяго матарызаванага цывільнага транспарту на Лідчыне ў 1936 г. падаю ў канцы артыкула.

А зараз паглядзім, як фінансавая цяжка ў тых 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 аўтамаатар адказаў бы адразу: "Бо кошт утрымання аўтамабіля вельмі вялікі". І змог бы падмацаваць свой адказ рахункам. За аснову для разлікаў аўтамаатар 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, гэтая мадэль каштавала ў тагачасных Італіі, Германіі і Францыі.

З прэсы 1930-х гг.¹, 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 кожныя 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 камплекты 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 складала 600 злотых.

Дробны рамонт, замена некаторых дробных дэталяў, 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 уразбіўцы 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 матарную аліву. Маленькі польскі фіят спажываў у сярэднім 8 літраў на 100 км бензіну і 3 літры алівы на 2500 км, бензін каштаваў 70 грошаў за літр, аліва - 4 злотыя за літр. Пры прабегу 15000 км штогод, пайшло б 1200 літраў бензіну і 18 літраў матарнааі алівы - агулам

912 злотых.

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

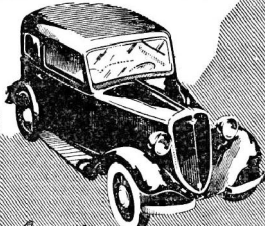
Праз пяць гадоў за старую машыну можна было атрымаць 800 ці можа нават і 1000 злотых, але прынамсі столькі ж трэба было выдаткаваць на капітальны рамонт фіята на трэці год эксплуатацыі, гэтыя грошы кампенсуюць адны адных і могуць быць выдалены з уліковай сумы.

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 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.

DOBRE SAMOCHODY



budujemy
W POLSCE
Z DOSKONAŁYCH KRAJOWYCH SUROWCÓW
POLSKI FIAT
508

JEDYNY POPULARNY SAMOCHÓD POLSKI
♦ PEWNY I WYPROBOWANY W NASZYCH
ODRĘBNYCH WARUNKACH DROGOWYCH
♦ NAJTAŃSZY W SWOJEJ KATEGORII
♦ SPRZEDAWANY WEDŁUG DOGODNEGO SYSTEMU
SPŁAT MIESIĘCZNYCH
♦ OSZCZĘDNY W UŻYCIU DZIĘKI ROZWINIĘTEJ SIĘD
OBSŁUGI W CAŁYM KRAJU

DOSTAWA NATYCHMIASTOWA

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

У выпадку пакупкі больш вялікага аўтамабіля, напрыклад, форда, пры ўмове, што ён абышоўся б уладальніку бяспрошлінна, трэба было б выдаткаваць каля 7000 злотых штогод. Штомесячны кошт з-за дваінога ў параўнанні з фіятам спажывання бензіну і алівы, 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

¹ Гл. напрыклад: Stanislaw Horwat. Ile kosztuje w Polsce utrzymanie samochodu? // Słowo. 1935. № 195.

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 прыстасаваны 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 аўта 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"?

Лёгкавы аўтамабіль "Фіят 508" выпускаўся кампаніяй "Fiat" з 1932 г. Аўтамабіль быў абсталяваны 3-ступеністай скрынкой 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. Цікава, што шматгадовым дырэктарам польскага фіята быў Юры Іваноўскі, старэйшы брат Вацлава і сын тайнага дарадцы і ганаровага жыхара Ліды Леанарда Іваноўскага, сям'я Іваноўскіх паходзіла з Лябёдка, што ў Лідскім павеце, і пакінула пасля сябе значны след у гісторыі².

І пры канцы трошкі 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 - 1200 злотых, гектар зямлі каштаваў 500 злотых, карова - 100 злотых, пуд збожжа - 2 злотыя. Сярэдні дзённы зар-

Na bezdroża CHEVROLET

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

I MIEJSCE W KLASYFIKACJI OGÓLNEJ

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

Cena od zł. 7.640—

MONTEWANE W ZAKŁADACH LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN S. A. WARSZAWA, LICENCJA GENERALNA MOTOR

WYŁĄCZNA SPRZEDAŻ

AUTO-GARAŻE

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

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

бак 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.

У канцы артыкула трэба трошкі расказаць пра матацыклы ў нашым горадзе, тым больш, што 3-за сваёй адноснай таннасці яны былі значна больш папулярнымі.

У тыя часы вялікі і добра ўладкаваны завод "Нёман" у Гародні (Kresowa Wytwornia Rowerow i Motocykli "Niemen") выпускаў ровары, матацыклы і швейныя машыны. Матацыклы, што праўда, завод толькі збіраў, выкарыстоўваючы пра гэтым нямецкія і англійскія рухавікі (фірмаў "Sachs" і "Villiers").

Перш, чым пачаць прадукваць свае мотаровары, фірма "Нёман" некаторы час прадавала мотаровары нямецкай маркі Presto. Потым, фірма вырашыла пачаць зборку такой тэхнікі самастойна. Прыкладна ў

² Гл: Лаўрэнш Леанід. Лябёдка Іваноўскіх. Дакументальная аповесць // Новы Замак. 2019. № 8. С. 194-212.; 2020. № 9. С. 180-219.

1934 г. тут быў пабудаваны прасты мотаровар (у мужчынскай і жаночай рамных версіях) з рухавіком "Sachs" аб'ёмам у 75 см³. Канструктыўна гэта быў ровар з навішаным рухавіком. Праз два гады пачалася вытворчасць мотаровара "Нёман", пазначанага як мадэль R100 з рухавіком "Sachs" аб'ёмам у 98 см³ і магутнасцю 2,25 к.с. з 2-х ступеністай скрынкай перадач. Гэты транспартны сродак па-ранейшаму, як і звычайны ровар, быў абсталяваны педалямі, але пярэдняя падвеска ўжо падрэсавалася спіральнай спружынай, хаця задняе кола было жорсткім. Гэтая асаблівасць з'яўлялася характэрнай практычна для ўсіх мотаровараў 1930-х гг. Пераключэнне перадач ажыццяўлялася з дапамогай рычага, размешчанага з правага боку побач з паліўным бакам. Запуск рухавіка ажыццяўляўся з дапамогай педаляў. Мотаровар развіваў максімальную хуткасць 50 км/г і важыў 55 кг (рухавік - 11,5 кг). Габарытныя агні працавалі ад сухой батарэі, размешчанай у кантэйнеры каля рамы мотаровара. Кошт гэтага транспартнага сродку складаў прыкладна 715 злотых. Мяркуючы па дызайне "Нёман"

R100 меў шмат запазычанняў пд мотаровараў "Presto".

Вытворчасць мотаровараў стала вельмі прыбытковым справай, і гарадзенская фабрыка "Niemen" вывела на рынак новыя мадэлі. Гэта былі: "Нёман" 100DS з рухавіком "Sachs" 98 см³ з нажным старцёрам. Дзякуючы гэтаму старцёру зніклі роварныя педалі. 100DS па сваёй канструкцыі набліжаўся да матацыкла.

Наступная мадэль "Нёман" 100DV Unit мела падобную канструкцыю, але абсталёўвалася англійскім рухавіком "Villiers" у 98 см³.

Па меры развіцця канструкцыі мапеды "Нёман" даражэлі - 100DS каштавалі 900 злотых, а 100DV ужо 920 злотых. За дадатковую плату ў 35 злотых можна было набыць спідометр з лічыльнікам прабегу.

У 1938-1939 гг. фабрыка "Нёман" ужо прапаноўвала матацыклы з рухавікамі 125 і 150 см³. Насамрэч гэта былі матацыклы аднаго з ангельскіх вытворцаў, а на іх была нанесена толькі назва кампаніі "Нёман".

Сёння ровары, мапеды і матацыклы "Нёман" карыстаюцца попытам у калекцыянераў.

NIEMEN

DANE TECHNICZNE:

Silnik jednocylindrowy, dwusuwowy, silnik Sachs'a konstrukcji bialokos; średnica 48 mm, o pojemności cylindra 98 cm³, moc 2 1/4 K.W.

Rama z rur stalowych o odpowiedniej wytrzymałości z łącznikami zewnetrznymi.

Przednie widelki z prasowanej stali niemalowane.

Kierownik specjalny z urządzeniem dla gazu w ręczce.

Płasty specjalnej konstrukcji motocyklowe.

Koła ze oponami balonowymi 26 1/2" o wzmacnieniu profilu, sprężyny 25 mm.

Hamulce dwa oddzielnie działające hamulce: przedni i tylny.

Skrzynka biegów dwubiegowa.

Zapłon od iskrownika w kole zamocowany, przy pomocy pedala.

Zbiornik o pojemności 7 litrów, mieszanki, wyciąg benzyny około 2 litr. na 100 km (mieszanka benzyny z oliwą w stosunku 1:15).

Zmiana biegów zapinająca dwubiegów przy zbiorniku.

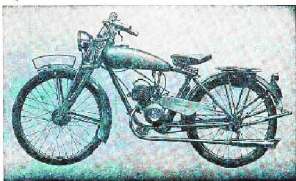
Szybkość nominalna 50 km. na godzinę.

Waga motorowara 55 kg.

Oświetlenie 15 Wolt, przełącznik na światło postojowe z suchej baterii.

R 100 pedałow

Cena zł. _____ z licznikiem



NIEMEN

NIEMEN

DANE TECHNICZNE:

Silnik Villiers'a 98 cm³ dwucylindrowy; średnica 50 mm, skok 50 mm, moc 3 K.W., zblokowany ze skrzynką o trzech biegach, dwulinkowy ze starterem.

Rama lutowana specjalnej konstrukcji z rur stalowych o odpowiedniej wytrzymałości.

Przednie widelki z prasowanej stali ze wzmacnioną amortyzacją.

Kierownik specjalny z urządzeniem dla gazu w ręczce.

Obrotowe, ogumienie 19" 3.00, sprężyny 3 mm.

Hamulce: oddzielnie działające na przedzie i tylnie koła.

Zbiornik o pojemności około 10 litr. mieszanki, wyciąg benzyny około 2 litr. na 100 km (mieszanka benzyny z oliwą 1:16).

Siedło szerokie elastyczne.

Bagażnik wzmacniony.

Wypożyczenie: pełny komplet narzędzi, pompa i łabko sygnałowe.

Oświetlenie 18 Wolt, przełącznik na światło postojowe z suchej baterii.

Szybkość 70 km. na godzinę. **Waga** 75 kg. **Niesieci** 150 kg.

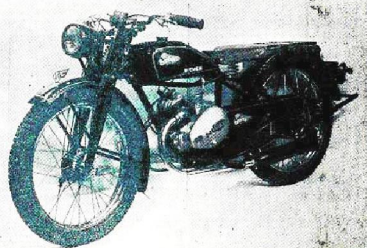
Długość całkowita 200 cm. **Rozstawienie kół** 127,5 cm.

Wyposażenie: ciekawostki - kolor głęboko czarny z błyskami, nakładki polierowane są chromowane.

100 DV. Unit

Cena zł. _____ (bez licznika)

Ten sam model z silnikiem 125 cm³.



NIEMEN

Рэклама матацыклаў "Нёман"

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 Нёман
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, Бярозавая, 21
12	79352	асабісты аўтамабіль	Steyer	Кіневіч Генрык	Маёнтак Больценікі, 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	Ардаць	Ліда, Фабрычная, 8
16	9568	асабісты аўтамабіль	Ford	Міцкевіч Станіслаў	Ліда, Варшаўская, 32
17	79249	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Заянчоўская	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	Кузьян Зоф'я	Маёнтак Кірэняўцы, 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, Сувальская, 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	Вываль 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 Кейстут	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 Алекс	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-Hestall	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	Ўсе, Лідскі павет
62	9554	матацыкл з каляскай	Harley-Dawidson	Арлоўскі Міхал	Ліда, Малая Дварцова, 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