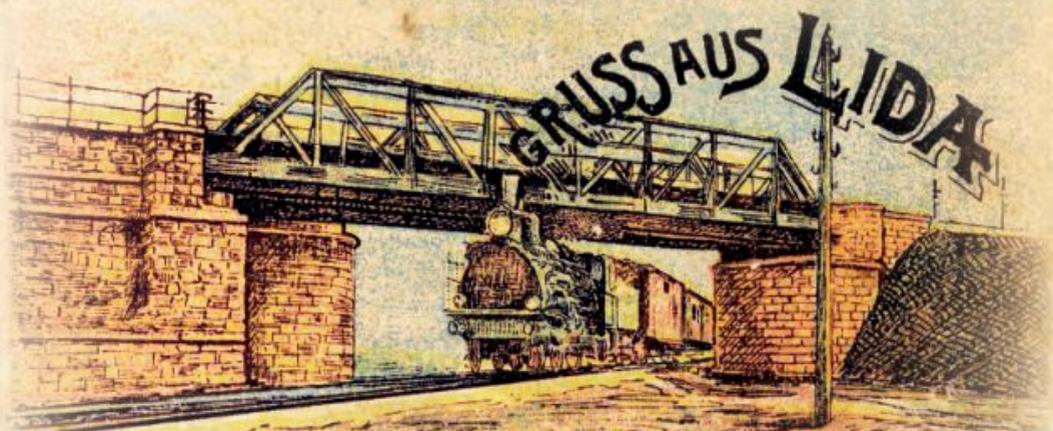
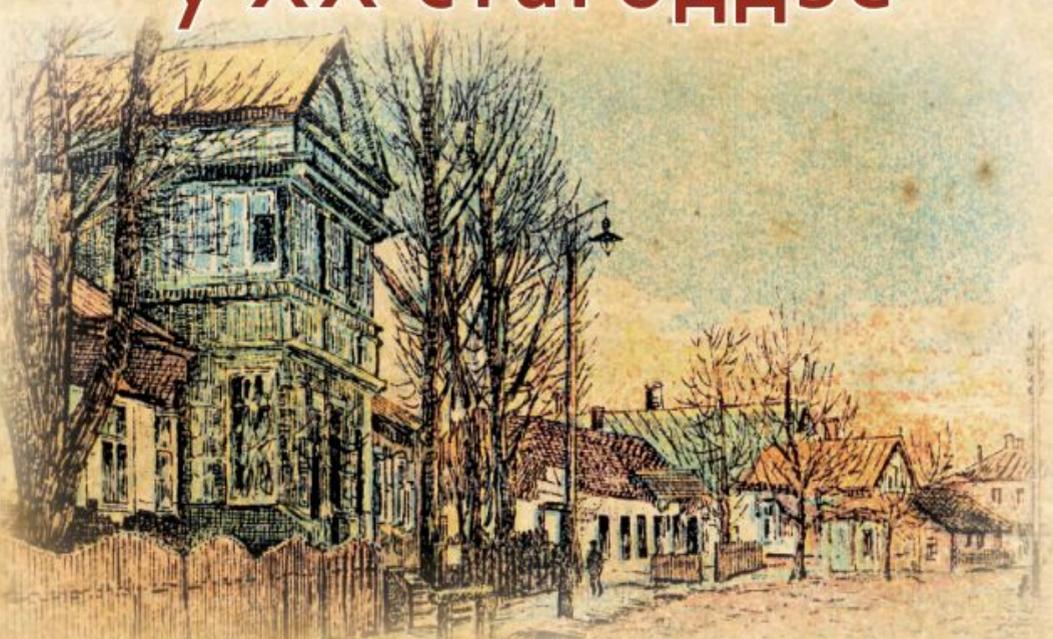


Леанід Лаўрэш



Як горад Ліда ўвайшоў у XX стагоддзе



*Пошта, чыгунка, кіно,
электрычнасць і першыя аўтамабілі*

Леанід Лаўрэш

Як горад Ліда ўвайшоў у XX стагоддзе

*Пошта, чыгунка, кіно, электрычнасць
і першыя аўтамабілі*

«ГроКарДрук»
2024

УДК 94(476)
ББК 63.3(4Бел)
Л 13

Лаўрэш, Л.Л.

Л 13 Як горад Ліда ўвайшоў у XXстагоддзе. Пошта, чыгунка, кіно, электрычнасць і першыя аўтамабілі / Л.Л. Лаўрэш, – “ГроКарДрук”, м. Казімір, 2024. – 150 с.
ISBN 978-625-7257-63-8.

У кнізе, грунтоуючыся на рознай інфармацыі, працах гісторыкаў, мемуарах лідзян і архіўных матэрыялах, расказваецца пра з’яўленне і развіццё ў горадзе Ліда пошты, чыгункі, кіно і электрычнасці і аўтамабіляў – менавіта ўсяго таго, што ў свой час зрабіла наш горад сучасным свайму стагоддзю.

Кніга будзе цікавай жыхарам Лідчыны а ўсім таксама чытачам, якія цікавяцца беларускай мінуўшчынай: настаўнікам і вучням агульнаадукацыйных школ, краязнаўцам, навукоўцам, выкладчыкам гісторыі і студэнтам.

УДК 94(476)
ББК 63.3(4Бел)

ISBN 978-625-7257-63-8

©Лаўрэш Л.Л., 2024

Ад аўтара

У гэтай кнізе я раскажваю пра з'яўленне і развіццё ў горадзе Ліда пошты, чыгункі, кіно і электрычнасці. Усе гэтыя інстытуцыі, акрамя пошты, з'явіліся ў канцы XIX – пачатку XX стагоддзя і стымулявалі развіццё горада (асабліва чыгунка) і ў свой час зрабілі яго горадам XX стагоддзя.

Пошта злучыла гараджан з астатнім мірам праз магчымасць літавацца, атрымліваць перыядычныя выданні, атрымліваць пасылкі і дыстанцыйна рабіць пакупкі.

Чыгунка дала магчымасць хутка патрапіць у любую частку сваёй краіны ці ўсёй Еўропы, замест ранейшых шматдзённых ці нават шматтыднёвых вандровак, з'явілася магчымасць хутка патрапіць у неабходнае месца. Акрамя гэтага, з'явілася магчымасць хуткага і таннага перамяшчэння грузаў, без чаго развіццё эканомікі было б немагчымым. У дадатках, я раскажваю пра вузкакалейныя чыгуначныя лініі вакол Ліды.

Кіно, акрамя магчымасці прыемна бавіць час, стала для людзей сапраўдным акном у сусвет, дала магчымасць сваімі вачыма ўбачыць гарады, прыроду і людзей любога кутка зямлі. І хутка, стаўшы сапраўдным відам мастацтва, кіно дало магчымасць мільёнам людзей, у тым ліку і лідзіям, далучыцца да сапраўднага, высокага мастацтва.

Электрычнасць цалкам змяніла быт, асвятліўшы жылыя пакоі і вуліцы горада, паступова даўшы магчымасць карыстацца бытавымі прыборамі, якія вызвалілі людзей ад цяжкай хатняй працы і такім чынам вызваліўшы час для самаразвіцця асобы ці проста для прыемнага баўлення часу.

Аўтамабілі канчаткова змянілі адносіны чалавека да адлегласці, зрабілі жыццё дынамічным і разнастайным.

Пошта на Лідчыне

Амаль што да XVIII ст. у ВКЛ, як і паўсюдна, адукаваныя людзі былі толькі сярод святароў і багатай шляхты. Большасць насельніцтва не мела патрэбы ў паштовай сувязі, і таму не існавала ніякай арганізацыі, якая б забяспечвала перадачу карэспандэнцыі.

Багатыя людзі і кіраўнікі дзяржавы для перадачы карэспандэнцыі заўсёды карысталіся адмысловымі пасланцамі. Напрыклад, Гедымін пісаў лісты ў Германію, каб запрасіць майстроў для пабудовы замкаў. А вялікі князь Вітаўт падтрымліваў добрую сувязь з Рымскім папам, чужаземнымі ўладарамі, нямецкім ордэнам і васальнымі нямецкімі князямі. Яго лісты былі датаваныя і высланыя з тых месцаў, дзе князь у гэты момант знаходзіўся: Вільні, Трокаў, Коўні, Ліды, Наваградка, Слоніма, Кернава, Аран, Эйшышак, Салечнікаў, Мерачы, Дубічаў, Берштаў, Гродна і г. д. І да адрасатаў лісты адвозілі адмысловыя пасланцы.

У якасці ўзору такой паштовай сувязі можна прывесці запісы 1625 г. з дыярыўша мсціслаўскага ваяводы Яна Тышкевіча. Тут маецца шмат падрабязнасцей, датычных перасылкі ўрадавай карэспандэнцыі паміж маёнткам Дзітва на Лідчыне, дзе жыў ваявода, і Варшавай – месцам знаходжання караля Жыгімонта III: «Пасля таго як 2 красавіка адправіў да Понтуса, Пурышка вярнуўся ў Дзітву і прывёз мне пасланне ад Понтуса... Праз два дні, 23 красавіка, адсюль, з Дзітвы выправіў да Ягамосці караля ў Варшаву таго ж самага Пурышку з арыгіналам ліста Понтуса... пасланец прыехаў ад Понтуса 28 красавіка, гэта быў нейкі Андрэй Шульц, які мне прывёз ліст ад Понтуса і пасланне ад сенатараў... зараз жа з Дзітвы паслаў гэты ліст да двара Яго Каралеўскай Мосці. 29 красавіка 1625 г. вярнуўся да мяне з Варшавы Пурышка, якога я пасылаў да Ягамосці караля і прывёз такое пасланне ад караля... пісанае ў Варшаве 29 красавіка. Вярнуўся потым мой казак, з якім я да караля дасылаў ліст... з лістом ад караля, датаваным у Варшаве 9 мая 1625 г. На гэты ліст адпісаў з Дзітвы 22 мая 1625 г. Потым з двара Ягамосці караля вяр-

нуўся мой пасланец і прывёз мне адказ на мае лісты. Ліст караля датаваны 28 маем 1625 г.».

З датаў, прастаўленых на лістах, бачна, што лісты з Дзітвы да Варшавы (каля 320 км) даходзілі на шосты ці дзевяты дзень. Невядома, ці адразу кароль адказваў свайму ваяводу. Але, верагодна, пасланец гэтую адлегласць праязджаў за пяць дзён і са зменай коней рабіў ў сярэднім па 64 км у дзень.

У Вялікім Княстве Літоўскім, як і ў іншых краях, меўся даўні звычай: багатыя паны ў падарожжах ці падчас ваенных дзеянняў заўсёды былі аточаныя світай узброеных слуг. Такая світа мела назву «пошта». Часта гэтыя людзі былі баярамі, якія мелі некаторыя правы шляхты.

Уладальнікі маёнткаў карысталіся паслугамі так званых путных баяраў. У перапісе людзей Голдаўскага маёнтка, прадазенага князем Міхаілам Чартарыскім Яну Трызну ў 1581 г., чытаем: «Бояре путные: Майсей Сушковичъ, Пётръ Трохимовичъ, Тимофей Панасовичъ, Климъ Федарович, Иван Адрейевичъ Шерейковичъ – тыя зъ листом ездятъ и то не на великую дорогу, бо земля подъ ними мала, на которой теперь сядятъ». Гэтую ж катэгорыю слуг знаходзім і ў інвентарах іншых маёнткаў.

Інвентар Дзітвянскай воласці Лідскага павета з фальваркамі Дылева і Ваверка яснавляльных князёў Вішнявецкіх 1653 г. пералічвае наступныя баярскія вёскі: Мейры – 9 дымоў, Пехуры – 6 дымоў, Мялевічы – 10 дымоў, Дылева – 3 дымы – і вызначае: «А зъ влокъ боярских плациць мае по злотыхъ 6 и подводъ две до Вильна, а з листемъ гдзе каженъ одправоваць повинны».

У інвентары Лідскага староства ад 1680 г. пералічаны 8 жыхароў Ліды, якія жылі на падзамчы і былі павінны ці плаціць па 15 грошаў штогод, ці для лідскага старасты «заўжды па чарзе адносіць лісты за некалькі міль у Лідскім павеце». У некаторых каралеўскіх гарадах лісты вазілі татары, якія былі паселены на дворных землях. Інвентар Васілішкага староства 1787 г. паказвае, што татары, паселеныя ў колькасці шасці дымоў у Сендзюкоўшчыне каля Васілішак, апрача выплаты чыншу старасту былі павінны адвозіць яго лісты. Згодна з візітацыяй лідскага касцёла св. Крыжа 1820 г., аба-

вязак па дастаўцы паведамленняў, як і раней, абцяжарваў месцічаў, якія выкарыстоўвалі зямлю плябаніі.

Як бачым, у нашай краіне быў дастаткова распаўсюджаны своеасаблівы механізм дастаўкі пошты, які ў асноўным дазваляў вырашаць праблемы дзяржавы і багатай шляхты.

Пачатак пошты, якая развозіць лісты (ці ліставой пошты), як публічнага інстытута палажыў вялікі князь і кароль Жыгімонт III у 1620 г. Тады была апублікавана каралеўская ўхвала і праз сойм выказаны пажаданні, каб «ад ўсіх памежных гарадоў да нашага двара, дзе асоба наша знаходзіцца, і ад найпершых у Дзяржаве нашых гарадоў, кожны тыдзень маглі бы прывозіць ведамасці і перасылаліся б патрэбныя кожнаму стану лісты па даступных коштах». Кароль пакінуў за сабой права стварэння арганізацыі, якая б адказвала за перасыланне гэтых ведамасцей і лістоў. Менавіта гэта арганізацыя атрымала назву «пошта». Слова гэта было запазычана з нямецкай мовы – «die reitende Post»¹.

У рахунках скарбу ВКЛ ёсць запісы: «Пану Беранту Фогту, Поштмагістру Каралеўскай Мосьці віленскаму за 1648, 1649 і 1650 гады, у год па 250 фларынаў, заплачана 750». Потым пра 1649 г. асобна: «Пану Мантулепу на пошту ў Літве дадзена ф. 1000».

Вайна 1654—1667 гг. цалкам знішчыла пошту як арганізацыю. Аднак яна потым адрадзілася, і ў спісе выдаткаў за 1661 г. смаленскага ваяводы і адміністратара скарбу ВКЛ Мацея Саковіча мы бачым запісы, датычныя арганізацыі ліставой пошты. У гэтым жа дакуменце вызначаны нават кірункі руху пошты ці тракты і колькасць казакаў, якія абслугоўваюць кожны тракт, а таксама сума выдаткаў.

Як і раней, складкі на ўтрыманне ліставой пошты выплачвалі гарады, але ў соймавай ухвале 1659 г. адзначана: «Гарады і мястэчкі вінны грошы на гэтыя пошты за шмат гадоў» – відавочна, з-за ваеннага знішчэння. У соймавай ухвале 1673 г. запісана: «Каб гарады і мястэчкі ВКЛ падводныя грошы згодна з канстытуцыяй на пошту штогод 12 000 злотых у рукі Рэйнгольда Бізінга, Поштмагістра нашага аддавалі».

¹ Конная пошта.

Варшаўскі сойм 1717 г. ухваліў гэтакі расклад паштовых трактаў у ВКЛ: 1) з Вільні на Гродна і да Варшавы, а з Гродна на Берасце да Любліна... 2) з Вільні на Коўню да прускай мяжы і таксама на Коўню, Кейданы, Расіены да Мітавы і Рыгі; 3) на Белую Русь праз Мінск і Магілёў да маскоўскай мяжы. Сувязь павінны былі ажыццяўляць не пешыя, а конныя пашталёны, і пошты павінны «нідзе не хібіць, а менавіта, каб з Вільні да Варшавы за адзін тыдзень паспявалі, ад нядзелі да нядзелі... і за адзін тыдзень назад у Вільню вярталіся».

Хутка дадаліся яшчэ тры паштовыя тракты. Гродзенскі сойм 1726 г. дазволіў за кошт Наваградскага ваяводства ўсталяваць паштовыя зносіны Наваградка з Вільняй, Гроднам і Мінскам. Гэтыя паштовыя тракты прайшлі праз гістарычную Лідчыну: 1) з Вільні на Воранава, Жырмуны, Крупава, Мыто, Васілішкі, Астрыну, Азёры і да Гродна з адгалінаваннем ад Жырмун да Ліды; 2) з Вільні на Салешнікі, Дзевянішкі, Суботнікі, Іўе і да Наваградка; 3) з Наваградка на Беліцу, Жалудок, Шчучын, Скідаль і да Гродна. Пошта перавозіла толькі лісты, якія былі запячатаны ў паштовых канторах.

У Лідзе паштовая ліставая станцыя працавала з сярэдзіны XVIII ст. На гэтай станцыі прымалі і выдавалі запячатаныя лісты – звычайную ў той час карэспандэнцыю. Паштмайстрам у Лідзе ў 1790 г. быў Юзаф Пачэўскі, будучы войт горада. Інвентар Ліды 1798 г. апісвае дамы па Віленскай вуліцы: «Ад Фарнага касцёла з правага боку знаходзіўся дзедзічны дварок яснавяльможнай пані Ёдкі, у якім пошта». Гэты дварок стаяў на месцы, дзе зараз стаіць дом № 16 па вуліцы Савецкай. У гэтым жа месцы пошта паказана і на плане горада Ліды 1832 г. Праз нейкі час нерухомая маёмасць, дзе месцілася пошта, стала ўласнасцю прапаршчыка Дарожнага. У 1842 г. гэты двор быў знішчаны пажарам, і пошту перанеслі на суседні пляц Камянецкіх, прыкладна на гэтым месцы зараз знаходзіцца Дом рамёстваў. Тут, на чатырохвугольным падворку, былі пабудаваны стайні, вазоўні, памяшканні для фурманаў і пашталёнаў, мураваны дом, у якім і знаходзілася гарадская паштовая станцыя. Вуліцу потым доўга называлі Паштовай, і толькі ў 1892 г. яна была пераназвана ў Паліцэйскую.

У Расійскай імперыі вялікі паштовы тракт ішоў з Пецярга да Вены праз Пскоў, Апочку, Друю, Вільню, Брэст.

А потым пошта рухалася далей на Люблін і Сандамір. Апрача гэтага, іншы паштовы тракт быў усталяваны з Масквы на Талочын, Мінск і Нясвіж да Слоніма. Царскі ўказ ад 29 кастрычніка 1796 г., згодна з праектам генерал-губернатора Рапніна, змяніў кірунак венскага тракта, а менавіта перанёс яго з Апочки на Друю, Вільню, Слонім і Берасце, а таксама ўладкаваў тракт з Вільні да Гродна. Новыя паштовыя тракты зноў прайшлі па Лідчыне: 1) з Вільні праз Беняконі, Сакалы, Ліду, Беліцу, Дзятлава, Задвор'е, Слонім, Ружаны, Пружаны, Кобрын да Берасця; 2) з Ліды праз Радзівонішкі, Ішчалну, Шчучын, Каменку, Скідаль да Гродна; 3) з Ліды праз Лупеніцу, Наваградак, Карэлічы, Мір і да Нясвіжа. Нясвіж праз Сноў, Сталовічы, Палонку злучаўся трактам са Слонімам, Ружанамі і праз Падароск, Ваўкавыск, Пяскі і Каменку з Гродна. Даўнія тракты з Вільні праз Салечнікі, Суботнікі, Іўе да Наваградка, а праз Беліцу ў Гродна былі закрыты. На паштовых трактах у 1796—1800 гг. пабудаваны паштовыя дамы-станцыі, якія праз аўкцыён былі перададзены ва ўтрыманне поштхалтарам¹. На кожнай паштовай станцыі знаходзіўся паштовы чыноўнік – даглядчык станцыі, усе камунікацыі і перавозка карэспандэнцыі кіраваліся чыноўнікамі з Паштамта ў Вільні.

Поштхалтары былі абавязаны ўтрымліваць на станцыях неабходную колькасць коней і перавозіць дзяржаўных пасажыраў коштам 2 капейкі (потым – 3) за каня на вярсту, а кур'ераў, якія вязуць мяшкі з поштай, два разы на тыдзень – бясплатна. Паштовыя ўправы адкрываліся ў павятовых гарадах, тут канверты з карэспандэнцыяй штэмпелявалі сургучом і прымалі грошы за перасылку. Кожны ліст рэгістраваўся ў адмысловай кнізе і выпісваўся квіток. Мяшкі з поштай пад аховай узброенага кур'ера перавозіліся ў параконных брычках з будай, коні мяняліся на кожнай станцыі.

Гэта паштовая арганізацыя была знішчана ў 1812 г., але падчас ваеннага ліхалецця арганізавана часовая ваенная паштовая сувязь.

22 кастрычніка 1830 г. быў апублікаваны агульны штат імперскай пошты. Згодна з гэтым штатам была створана 5-я паштовая акруга, куды ўвайшлі Віленская і Гродзенская

¹ Poczthalter – кіраўнік пошты, чыноўнік, які арганізуе працу пошты, размяркоўвае коней і вазы.

губерні. Галоўная яе сядзіба знаходзілася ў Вільні. 28 студзеня 1832 г. 5-я паштовая акруга была расфарміраваная, і паштовымі ўправамі ў паветах пачалі кіраваць адпаведныя губернскае ўправы ў Вільні і Гродна. Да 1842 г. Лідскі павет уваходзіў у Гродзенскую, а потым – у Віленскую губерню.

У 1886 г. была зноў сфармавана акруговая ўправа поштаў і тэлеграфу, якая кантралявала ўсе паштовыя і тэлеграфныя інстытуцыі ў Віленскай, Гродзенскай, Ковенскай і Сувальскай губернях. Паштовымі пунктамі на тэрыторыі Лідскага павета кіравала павятовая паштовая ўправа ў Лідзе. Колькасць паштовых аперацый у XIX ст. была надзвычай невысокай. Вось інфармацыя па Лідскім павеце:

Год	Колькасць дасланных лістоў	Колькасць атрыманых лістоў
1854	5 961	7 151
1855	6 859	8 054
1856	5 995	7 122
1857	6 269	7 208
1858	6 484	7 655
1859	7 028	7 459
1860	8 715	9 424

Па колькасці атрыманых і адпраўленых лістоў Лідскі павет стаяў адразу пасля Віленскага.

З XVII ст. у Еўропе пачаў з'яўляцца аптычны тэлеграф, і з XVIII ст. запрацавалі розныя сістэмы такога тэлеграфу. Ён аказаў вялікую паслугу Напалеону падчас шматлікіх войнаў, якія вёў імператар Францыі. Агульным у розных сістэмах было тое, што складаліся яны з ланцуга вежаў, на якіх выстаўляліся бачныя здалёк рэйкі, крыжы і г. д. Адлегласць паміж асобнымі вежамі была каля 10 км. Сігналы счытваліся пры дапамозе падзорных труб. На такім прынцыпе базаваўся і аптычны тэлеграф братаў Шапаў, распрацаваны ў 1780 г.

Расійскі ўрад, занепакоены выбухам паўстання 1831 г., таксама вырашыў пабудаваць лінію аптычнага тэлеграфу па сістэме Шапаў паміж Варшавай і Пецяярбургам. Гэтая лінія служыла выключна для дзяржаўных мэтай і складалася са

140 станцый, якія будаваліся на высокіх і адкрытых месцах. Усе станцыі былі аднатыпныя і апрача вежы мелі пафарбаваны ў ярка-жоўты колер дом, агароджу і студню. Сігнальныя рэйкі на вяршыні вежы фарбаваліся ў чорны колер. Знакі, якія перадаваліся па лініі, расшыфроўваліся толькі на яе канцах – у Варшаве і Пецярбургу. Тэлеграфісты-пасярэднікі па ланцугу перадавалі знакі, не разумеючы іх сэнсу. Гэта лінія атрымала назву «Варшаўская» і ўтрымлівалася вайскоўцам. Уся лінія падзялялася на 6 дырэкцый. Першыя 5 мелі па 25 станцый, у шостаі былі 24. Кожнай з дырэкцый падпарадкоўвалася рота сувязі: на кожнай з станцый знаходзіліся 1 унтэр-афіцэр, 2 старшыя і 2 малодшыя сігнальшчыкі і 1 «інвалід» для гаспадарчых паслуг. Сядзіба 4-й дырэкцыі месцілася ў Вільні і кіравала станцыямі ад вёскі Горы Браслаўскага павета да вёскі Адвернікі Лідскага павета (на поўдзень ад Вільні). Дырэкцыя мела наступныя станцыі:

№ 14, у г. Вільні, на замкавай гары;

№ 15, каля засценка Падвысокае;

№ 16, каля вёскі Папоўшчына;

№ 17, каля мястэчка Парудаміна;

№ 18, каля мястэчка Яшуны;

№ 19, каля карчмы Гудэлькі;

№ 20, каля карчмы Смалянка;

№ 21, каля вёскі Расцюны;

№ 22, каля вёскі Рэзы;

№ 23, каля вёскі Юршышкі;

№ 24, каля вёскі Гарнастаішкі;

№ 25, каля вёскі Адвернікі.

5-я дырэкцыя мела сядзібу ў Гродна і адказвала за станцыі ад Адвернікаў да Тыкоціна:

№ 1, каля фальварка Палашкі;

№ 2, каля вёскі Ядзелаўцы;

№ 3, каля вёскі Казляны;

№ 4, каля фальварка Вугольнікі;

№ 5, каля засценка Вуглы;

№ 6, каля вёскі Кулёўцы;

№ 7, каля вёскі Раганічы;

№ 8, каля карчмы Шкленск;

№ 9, каля карчмы Бervы;

- № 10, каля фальварка Корчыкі;
- № 11, каля фальварка Разаліна;
- № 12, каля мястэчка Сакрэт;
- № 13, у горадзе Гродна, на вайсковым шпіталі «Новы Замак».

Тэлеграфная лінія была адкрыта 10 красавіка 1839 г., і 29 красавіка цар Мікалай I зацвердзіў яе статут. Лінія працавала да 1856 г.

У 1837 г. амерыканец Самуэль Морзе вынайшаў і пабудаваў электрамагнітны тэлеграфны апарат. У 1852 г. нямецкая фірма «Сіменс» з Берліна па дамоўце з рускім урадам прыступіла да пабудовы новай тэлеграфнай лініі з Пецярбурга ўздоўж шашы на Царскае Сяло, Гатчыну, Дынабург, Коўню і далей да Варшавы. Статут гэтай лініі быў зацверджаны царом 15 красавіка 1854 г. Будаўніцтва яе было скончана 10 лістапада 1856 г., але эксплуатацыя пачалася толькі ў 1857 г. А ў 1860 г. нямецкі персанал змянілі падданыя рускага цара. Ад пачатку і гэтая лінія належала войску, тэлеграфісты насілі вайсковыя мундзіры, шаблі і шпory. Пасля пабудовы чыгуначнай дарогі Пецярбург – Варшава лінія электрычнага тэлеграфу пайшла ўздоўж дарогі. У 1861 г. у Вільні функцыянавала тэлеграфная станцыя на якой працавалі толькі тры чалавекі: начальнік і два ягоныя памочнікі. Станцыя падпарадкоўвалася Галоўнай управе шляхоў зносін і публічных будынкаў Расійскай імперыі. У 1875 г. была арганізавана Віленская тэлеграфная акруга. У 1878 г. штат тэлеграфнай станцыі ў Вільні складаўся з 70 чыноўнікаў, з іх 40 % – немцы.

Вядома, што ў 1820 г. паштмайстрам у Лідзе служыў тытулярны дарадца Караль Сташэўскі. Пошта таго часу падначальвалася Літоўскаму паштамту ў Вільні, а з 1830 г. – паштоваму інспектару 5-й паштовай акругі, якая таксама мела сядзібу ў Вільні. У тым жа годзе паштовая экспедыцыя ў Лідзе была ператворана ў павятовую паштовую ўправу 2-га класа. Адначасова такія ж управы створаны: у Слоніме – 2-га класа; у Кобрыне, Наваградку і Пружанах – 3-га класа; у Ваўкавыску і іншых гарадах – 4-га класа. Штат управы 2-га класа складаўся з паштмайстра, ягонага памочніка, трох паштальёнаў. На ўтрыманне памяшкання і канцылярскія выдаткі

асігноўваліся 600 рублёў штогод. З 1853 па 1869 гг. паштовую лідскую кантору ўзначальваў Міхаіл Афанасьеўскі. З 17 мая 1869 г. пасаду лідскага паштмайстра заняў Іван Уладзімірскі. З 1878 г. паштмайстрам у Лідзе быў тытулярны дарадца Канстанцін Аляксандраў.

У 1872 г. уздоўж паштовага тракту Вільня – Ліда – Наваградак – Мір была пабудавана тэлеграфная лінія і ў Лідзе заснавана тэлеграфная станцыя з двума апаратамі Морзе. Першым начальнікам гэтай станцыі быў губернска сакратар Савелій Нікіцін, а тэлеграфным тэхнікам прызначылі Хрысанфа Аляхновіча, які гэтую лінію будоваў. Тэлеграфная станцыя знаходзілася на першым паверсе ў мураваным доме па вуліцы Віленскай, 42, у памяшканні, якое вызвалілася пасля ліквідацыі 1 красавіка 1872 г. павятовага суда. У 1873 г. Ліда была адзіным, акрамя Вільні, горадам у Віленскай губерні, дзе працавала тэлеграфная станцыя, прымаліся і адпраўляліся мясцовыя і замежныя тэлеграмы. З Вільні да Ліды, згодна з тарыфам, за тэлеграму ў 20 слоў бралі 50 капеек. З 9 лістапада 1873 г. начальнікам станцыі быў тытулярны дарадца Фёдар Рустанавіч, а тэлеграфістам 4-га класа з 1 студзеня 1874 г. – Юсіф Гарневіч, які з 19 лютага 1882 г. стаў начальнікам Лідскай станцыі. З 1 траўня 1882 г. тэхнікам станцыі быў Восіп Фелікс Паскочым.

У 1885 г. Лідская павятовая паштовая ўправа і тэлеграфная станцыя былі аб'яднаны ў паштова-тэлеграфную ўправу 6-га класа і пераехалі ў вялікі драўляны дом па вуліцы Віленскай. Гэты дом быў пабудаваны Антонам Малейскім за выдзеленую яму Віленскай паштова-тэлеграфнай акругай субсідыю, якую ён павінен быў вярнуць за 12 гадоў. Пошта тут знаходзілася да 1938 г., у 1941 г. дом згарэў.

Паступова да 1913 г. лідская пошта ўзнялася да 3-га класа. Па штату 1911 г. тут акрамя паштальёнаў і ганцоў працавалі 17 чыноўнікаў, а ў 1913 г. – ужо 22 чыноўнікі. Начальнікамі паштовай управы былі: з 31 сакавіка 1889 г. – Сямён Грачышчаў, з 21 сакавіка 1894 г. – Якуб Булгакаў, з 1904 г. – Васіль Смірноў, з 1909 г. – Мялітон Бярыдзе і з 1913 г. – Канстанцін Каланкоўскі.

З газет можна даведацца пра некаторыя моманты ў жыцці лідскай паштова-тэлеграфнай канторы. Праз газету «Лід-

скае слова» ў канцы 1912 г. паштова-тэлеграфная кантора звярнула ўвагу «публікі на тое, што ў апошні час з паштовых скрыняў часта вымаюцца лісты без адрасоў». Праз нейкі час адміністрацыя канторы надрукавала абвестку: «Лідская паштова-тэлеграфная кантора паведамляе, што тэлеграмы, якія паступілі для асоб з прозвішчамі, якіх у горадзе шмат: Пупко, Цыгяльніцкі, Шапіра, Гурвіч, Вінер, Палячак, Майшовіч, Каган і інш., дастаўляцца не будуць. У тэлеграме акрамя прозвішча неабходна паведамляць назву вуліцы і № дома. Асобы, якія жадаюць атрымліваць тэлеграмы па скарачаным і ўмоўным адрасе, павінны падаць заяву з паведамленнем пра гэта і аплаціць 10 рублёў... Спіс недастаўленых тэлеграм: 3 Варшавы ў Ліпнішкі на прозвішча Кейль, з Эйшышак на прозвішча Нарбут, з Варшавы на прозвішча Бабіс... з Пецярбурга на прозвішча Свядлоў».

У самым канцы 1912 г. павялічылася колькасць паштовых скрыняў у горадзе. Да трох, якія былі раней, дадаліся яшчэ тры – на Рынкавай плошчы, Каменскай вуліцы каля гімназіі Навіцкіх і на Зарэччы. Каб рэгулярна вымаць лісты, была набыта адмысловая паштовая карэта. З’яўленне новых паштовых скрыняў «Лідскае слова» пракаментавала ў рэдакцыйным артыкуле: «Наш горад узбагаціўся трыма паштовымі скрынямі. Было ўсяго тры, а зараз шэсць».

На пачатку новага, 1913 года лідзянам была прапанавана тэхнічная навіна, якая павінна была змяніць у лепшы бок патрыярхальнае жыццё Ліды, наблізіўшы яе да еўрапейскіх гарадоў. Лідская паштова-тэлеграфная кантора давяла «да ведама асоб, якія маюць жаданне абаніравацца (стаць абанентам. – Л. Л.) гарадской тэлефоннай сеткі ў Лідзе. Пабудова тэлефоннай сеткі ў горадзе прызначана на 1913 г. і на гэта ўжо запрошаны адпаведны крэдыт. Асоб, які жадаюць абаніравацца, але па нейкай прычыне не патрапілі ў спіс абанентаў, кантора просіць як хутчэй заявіць аб сваім жаданні».

Рэдакцыйны артыкул «Лідскага слова» пракаментавалі гэтыя навіны: «Гарадская ўправа сілкуе нас надзеяй на тое, што ў хуткай будучыні мы, лідскія абывацелі, пачнём жыць жыццём, падобным на жыццё культурных людзей культурных гарадоў. Будзе ў нас тэлефон, электрычнасць, водаправод, адным словам, будзе ў нас усё тое, чым гана-

рыцца XX ст. Аднак мы не ведаем, калі гэта будзе, і было бы занадта наіўна думаць, што ўсё гэта з'явіцца ў нас у хуткай будучыні...».

Трэба адзначыць, што ў 1910-х гг. з-за адсутнасці гарадской тэлефоннай сеткі Лідскі полк, які тады яшчэ быў раскватраваны па прыватных кватэрах, уладкаваў сабе палявую тэлефонную сувязь. Ці атрымалі лідзяне да 1914 г. тэлефонную сувязь – дакладна невядома, і магчыма, што першая гарадская тэлефонная станцыя з'явілася толькі падчас першай нямецкай акупацыі. На паштоўках часоў нямецкай акупацыі бачна, што каля лідскай пошты з'явілася размеркавальная стойка тэлефонных дратоў, а ў 1918 г. Лідскі рэўкам сярод іншага загадаў узяць пад свой кантроль і тэлефонную станцыю. Думаю, тут дарэчы паведаміць, што першай тэлефоннай лініяй на Лідчыне была лінія паміж фабрыкамі «Нёман А» (стары шклозавод) і «Нёман Б» (новы шклозавод), якая пачала працаваць у 1894 г. У маёнтках Жалудок і Ліпічна тэлефонная сетка пабудавана ў 1902 г. А ў горадзе Лідзе першая тэлефонная сувязь з'явілася паміж броварамі Папірмайстра і Пупко ў 1907 г.

На другі год Першай сусветнай вайны, у 1915 г., персанал Лідскай паштова-тэлеграфнай управы быў эвакуяваны ў Каломну Маскоўскай губерні.

У канцы 1930-х гг. пачалося будаўніцтва новага будынку лідскай пошты. Неаднаразова чуў ад знаўцаў, што гэты прыгожы будынак са стылёвымі кратамі на вокнах лёгка ўявіць сабе на самай фэшэнебельнай вуліцы еўрапейскага горада. Нават больш позняя мазаіка ўнутры перакрытай зверху светлавымі вокнамі аперацыйнай залы арганічна ўпісалася ў інтэр'ер будынка. І самае галоўнае – рамонты пакуль не надта сапсавалі яго.

Гэты будынак быў спраектаваны ў 1936 г. Вандай Баэрнер-Пшэўлоцкай, якая таксама спраектавала шэраг іншых будынкаў у розных гарадах. Верагодна, заказ на праектаванне пошты ў Лідзе архітэктар атрымала праз адпаведныя кантакты — яе дзядзька Ігнат Баэрнер у 1929—33 гг. быў міністрам пошт і тэлеграфу Польшчы.

З пункту гледжання архітэктуры гмах пошты складаецца з кубічных аб'ёмаў з элементамі, тыповымі для стылю Ле Карбюзье: першы паверх знаходзіцца трохкі ў глыбіні, што падкрэслена больш цёмным колерам, і на першым плане бачныя канструкцыйныя слупы. У галоўным аб'ёме будынка знаходзіліся паштова-касавае зала і бакавае тэлеграфна-тэлефонная зала з агульным вестыбюлем. Вакол паштова-касавай залы месціліся памяшканні розных паштовых службаў. Для работнікаў пошты меліся асобныя выходы з боку і тылу будынка. На другім-чацвёртым паверхах знаходзіліся розныя офісныя памяшканні, а таксама тэлефонная і тэлеграфная станцыі, у бакавым крыле пошты — кватэры.

Ажыўленне ў эканоміцы, якое назіралася ў другой палове 1930-х, спрыяла развіццю і тэлефонных сетак на Лідчыне. За 1937 г. колькасць тэлефонных абанентаў вырасла на 1/5 і дасягнула 218-ці. Штомесячны грашовы абарот лідскіх тэлефаністаў складаў 10 000 зл., усе пашкодванні на лініі рамантаваліся не болей чым за 4 гадзіны, на тэлефоннай станцыі працавалі 6 высокакваліфікаваных тэлефаністак.

Першае паведамленне пра пачатак будаўніцтва новай лідскай пошты я знайшоў у жнівеньскім нумары газеты «Кур'ер Віленскі» за 1936 г. Будаўніцтва гмаху пошты рухалася наперад. У маі 1937 г. паведамлялася, што «ў найбліжэйшыя месяцы ў новым раёне горада каля гімназіі паўстане другі гмах... Тут будзе ліставая пошта, тэлеграф і тэлефон. У памяшканнях вышэй ад першага паверха размесціцца персанал ліставой пошты, аддзелаў тэлеграфа і тэлефона, кіраўнікоў гэтых аддзелаў». Ужо ў кастрычніку 1937 г. корпус гмаху быў зроблены «пад дах» і накрыты. Узімку планавалі пачаць унутраныя работы, таму частковае адкрыццё новай пошты магло адбыцца яшчэ ўвесну 1938 г. Але будаўнічыя работы затрымліваліся.

Разам з будаўніцтвам новай пошты пракладваліся падземныя камунікацыі: «Ліда будзе мець падземныя тэлефонныя кабелі. Як і ў вялікіх гарадах, у Лідзе закладваюцца трубы для пракладкі тэлефонных сетак. Гэтыя работы выконваюцца на галоўных вуліцах горада».

Бліжэй да заканчэння будаўніцтва гмаху, у маі 1938 г., паштавікі пачалі атрымліваць новую тэхніку: «Матарызацыя

пошты. Управа пошты і тэлеграфа ў Лідзе атрымала 5 аўтамабіляў маркі “Польскі Фіят”. Цяпер конны воз для дастаўкі пошты будзе служыць толькі там, дзе аўтамабіль не зможа праехаць».

Гарадскія ўлады да моманту адкрыцця новай пошты рыхтавалі вуліцу Міцкевіча: «Запраектаваная ў свой час на Выгане вул. Адама Міцкевіча дачакалася ўладкавання і цвёрдага дарожнага пакрыцця. Забрукоўка вуліцы ідзе ў паскораным тэмпе з-за хуткага заканчэння будаўніцтва і адкрыцця новай гарадской пошты. З моманту перанясення пошты ў новы гмах частка руху з вуліцы Сувальскай аўтаматычна скіруецца на Выган, таму вуліца Міцкевіча, на якой стаіць новая пошта, ажыве».

Адразу пасля пачатку работы пошты выявілася нечаканая праблема: «Барыкада з ровараў каля новай пошты. З моманту перанясення бюро паштова-тэлеграфнай управы ў новы будынак па вуліцы Міцкевіча ў час перад поўднем рух кур’ераў з розных арганізацый значна вырас, прычым кожны з іх карыстаецца роварам. Таму на вуліцы перад новай поштай заўжды ляжыць барыкада з ровараў».

Тым не менш у нашым горадзе з’явілася, магчыма, самая прыгожая вуліца, якая, аднак, у першыя месяцы не мела нават вулічнага асвятлення: «Самая новая вуліца Ліды без асвятлення. Да часу пераносу пошты ў новы гмах на Выгане гарадскія ўлады парупіліся аб поўнай перабудове вуліцы Міцкевіча. Вуліца ўпарадкавана па ўзоры цэнтральных вуліц горада, перад гмахам пошты нават заасфальтавана, што з’яўляецца абсалютнай навінкай для Ліды. Ходнікі вельмі шырокія і з прыгожымі газонамі. Вуліца Адама Міцкевіча ў Лідзе сваім выглядам можа канкураваць з лепшымі вуліцамі Вільні. Але толькі ўдзень, бо ўвечары пануе на ёй егіпецкая цемра. Няма аніводнай лямпы. Чаму кіраўніцтва гарадской электроўні не звяртае на гэта ўвагі?».

Пасля пераносу гарадской пошты ў новы будынак паштова-управа выпрацавала новы план дастаўкі карэспандэнцыі. Горад быў падзелены на 10 раёнаў (да гэтага часу пошту разносілі 8 паштальёнаў, стала 10), прычым карэспандэнцыя жыхарам пачала дастаўляцца два разы ў дзень. Часы дастаўкі пошты сінхранізаваліся з прыбыццём варшаўскіх

і віленскіх цягнікоў у Ліду, дзякуючы чаму кожны жыхар атрымліваў цэнтральныя газеты і астатнюю пошту першы раз каля 9 раніцы. Гэта было вельмі значнае паляпшэнне паштовай справы горада. За добрую арганізацыю працы начальнік лідскай пошты Батаровіч карыстаўся вялікай павагай у гараджан.

Урачыстае адкрыццё новага будынка пошты адбылося толькі ў пачатку мая 1939 г. Верагодна, толькі да гэтага часу быў цалкам закончаны мантаж абсталявання. Газета «Кур'ер Віленскі» пісала: «У межах святкавання свята 3-га Мая (Дзень Канстытуцыі 1791 г. — Л. Л.) адбылося ўрачыстае асвячэнне пабудаванага коштам 524 000 зл. гмаху паштовай управы».

Будынак лідскай пошты — сапраўдны шэдэўр стылю функцыяналізму, і вельмі добра, што гэты помнік архітэктуры першай паловы XX ст. знаходзіцца пад дзяржаўнай аховай.



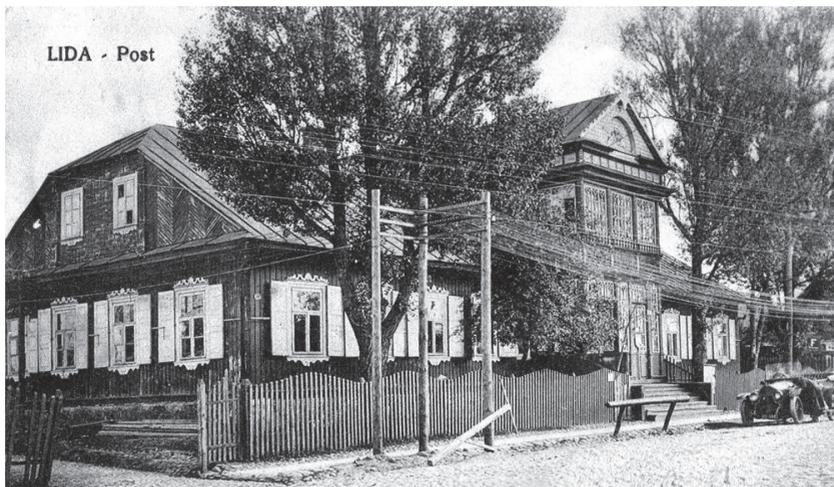
Тэлеграфная надбудова па сістэме Шапаў на вежы Гедыміна ў Вільні



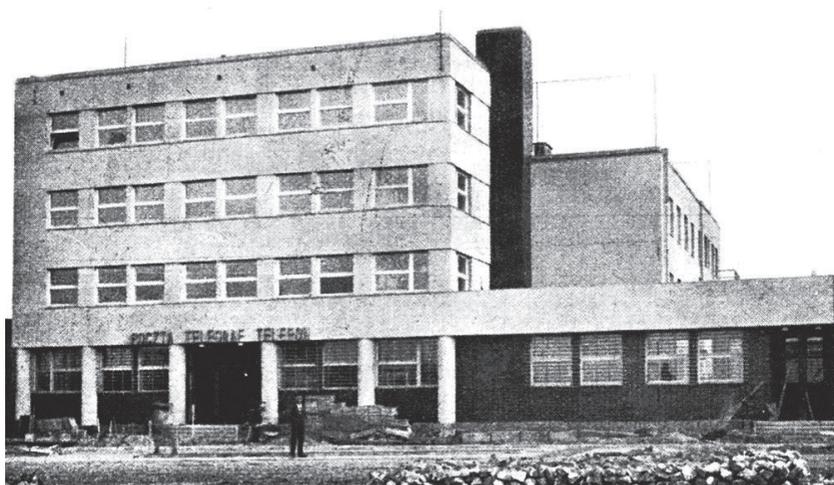
Лідская пошта ў доме Антона Малейскага, каля 1910 г.



Лідская пошта ў доме Антона Малейскага, каля 1916 г.



Лідская пошта ў 1917 г., бачны дрэты тэлефонных ліній



Новая лідская пошта, якая існуе і сёння, 1939 г.

Чыгунка на Лідчыне

Мой лепшы ў свеце тата – Лявонціў Васільевіч Лаўрэш (1923–2009) – усё жыццё адпрацаваў на чыгунцы. Прававаў вайну ад самага яе пачатку і дэмабілізаваўся толькі ў 1947 годзе, пасля чаго з вялікай цяжкасцю ўладкаваўся на працу слесарам у ваўкавыскае дэпо. Расказваў, што на «прыёмным экзамене» прыйшлося з кавалку металу зрабіць пласкагубцы – гэта было ўмовай прыёму. Але былы франтавы шафёр умеў працаваць з металам, а служба ў Чырвонай арміі давала неабходную ў той час для заходняга беларуса гарантыю палітычнай добранадзейнасці – без гэтага на чыгунку таго часу нікога не бралі.

Працуючы ў ваўкавыскім дэпо, бацька хадзіў у вячэрнюю школу, бо цвёрда вырашыў стаць машыністам лакаматыва. Расказваў, як цяжка было рыхтавацца да заняткаў, калі суседзі па пакоі ў інтэрнаце звалі ісці адпачываць. Але ўпарта сці хапіла, і пасля вячэрняй школы ў 1953 годзе тата паступае ў Гродзенскую трохгадовую школу машыністаў. За год да яе заканчэння спраўляе вяселле з маёймай. Мой старэйшы брат нараджаецца ўжо ў Лідзе (у 1957–м), куды мой тата трапіў па размеркаванні.

У канцы 1960–1970–х бацька вадзіў паравоз серыі «Л» («элка»), і чамусьці менавіта яго паравоз меў адрозны ад іншых гудок–акорд высокага тону, які немагчыма было зблытаць з іншымі. На ўездзе на станцыю паравозы павінны былі даваць гудок, і я, яшчэ малы, пачуўшы гудок свайго таты, бег папярэдзіць маму, каб рыхтавала сняданак...

Я доўга збіраў матэрыялы па гісторыі роднай для мяне лідскай чыгункі, бо не мог не напісаць гэтую аповесць.

Палеская чыгунка

У 1860–1862 гадах цераз паўночна–заходні ўчастак Лідскага павета была пракладзена чыгуначная лінія Санкт–Пецябург–Варшава праз Вільню, на якой былі пабудаваны станцыі Вільня, Ландвараў, Руднікі, Алькенікі, Араны, Марцінканцы, Парэчча і Гродна.

Пытанне аб пабудове разгалінаванай сеткі ваенна-стратэгічных чыгуначных ліній на Палессі было прынята на сакрэтных нарадах Расійскага Генеральнага штаба яшчэ ў 1873 годзе. У 1881-м быў падпісаны Найвышэйшы загад пра будаўніцтва 136-цівёрстнай чыгункі Жабінка-Пінск, дзе ўпершыню дзеля такой мэты былі выкарыстаны чыгуначныя войскі. Гэтая дарога была пабудавана за адно лета. Таму паспрыялі раўнінная мясцовасць і амаль поўная адсутнасць штучных збудаванняў. 9 лістапада 1882 года там адкрыўся пасажырскі і таварны рух. План далейшага будаўніцтва Палескай чыгункі быў зацверджаны 14 лютага 1883 года Аляксандрам III. 12 мая прыступілі да ажыццяўлення гэтага плана. Работы па ўзвядзенні чыгункі пачаліся ў маі 1883 года. Восенню гэтага ж года быў пабудаваны чыгуначны мост праз раку Дзітва ў Даржах. У кастрычніку 1884-га завершаны мост праз раку Нёман у вёсцы Сялец.

Лідскі гісторык Міхал Шымялевіч так апісаў часы будаўніцтва першай чыгункі на Лідчыне: «... часы, калі пачыналася будоўля чыгункі з Вільні на Роўна. Да гэтага часу Ліда была кутом, забітым дошкамі ад астатняга свету. Пры будаўніцтве дарогі наплыло тут рознай басоты, пачалі рэзаць багацейшых ксяндзоў па плябаніях, нападаць на адзіночныя хутары. Часы былі страшныя».

Пад будаўніцтва станцыі Ліда адышло 6 дзесяцін зямлі (6,83 га). Лідская станцыя будавалася паміж горадам і вёскай Дварцовая Слабада. Пасля будаўніцтва чыгункі горад пачаў пашырацца ў бок вакзала, а Дварцовая Слабада стала месцам жыхарства чыгуначнікаў і паступова ўлілася ў Ліду.

З пачаткам эксплуатацыі чыгунак з'яўляюцца і першыя будынкі для абслугоўвання лакаматываў і вагонаў – дэпо (французскае слова depot – літаральна «склад», «сховішча»). Яны будавалася на буйных станцыях, там, дзе фармаваліся і адпраўляліся ў дарогу грузавыя і пасажырскія цягнікі. У дэпо абавязкова меліся кузня і станочны парк. Такарны, фрэзерны, стругальны, свідравальны і наждачны – усе гэтыя станкі мелі пасава прывад ад паравой машыны. Станкі тады былі даволі прымітыўнымі, і таму вялікую ролю адыгрывала ўменне майстроў працаваць з металам. Каб заліваць падшыпнікі слізгання, у кожным дэпо меўся адмысловы залівальны

ўчастак. На тэрыторыі дэпо размяшчаліся воданпорная вежа (будынак знаходзіўся паміж старым дэпо і сучаснай вуліцай Труханова) і паліўны склад. Для лакаматываў патрабаваўся пясок для прадухілення буксавання, таму меліся пяскасушылка, склад сухога пяску і прылады для экіпіроўкі пяском лакаматываў. Звычайна каля дэпо ўтвараўся цэлы пасёлак, у якім жылі некалькі тэхнічных кіраўнікоў, рамонтнікі і паравозныя бригады.

Вядома шмат варыянтаў планіроўкі але першае лідскае дэпо было прамавугольнага тыпа. З праекта пашырэння лідскага чыгуначнага вузла, зацверджанага ў 1903 годзе, можна уявіць, з чаго складалася першая лідская станцыя Палескай чыгункі (зараз гэта ўсходні бок чыгуначнага вузла). Першае паравознае 3-хстойлавае дэпо добра бачна на схеме лідскай станцыі 1903 года¹. Гэтае паравознае каменна-цаглянае дэпо на тры паравозы серыі «Чн» (ці, як кажуць чыгуначнікі, – на тры стойлы) было пабудавана восенню 1884 года.

Будынак першага лідскага дэпо мае па тры паравозныя брамы з паўночнага і паўдзённага тарцоў. Гэта значыць, што рэйкі праходзілі праз дэпо і заканчваліся трохі на поўдзень ад яго. Будынак з цёсанага каменю раней меў двухскатны дах, зараз мае надбудаваны другі паверх.

Першае лідскае дэпо захавалася, у ім з 1916 года знаходзілася чыгуначная электроўня, а потым электрычны размеркавальны пункт. Гэты будынак, якому ўжо амаль што 140 гадоў, – цікавейшы ўзор тэхнічнага дойлідства XIX стагоддзя. Пасля рэстаўрацыі тут мог бы адкрыцца цудоўны чыгуначны музей.

У наступным, 1885 годзе ў Лідзе будуюцца першы вакзал – драўляны. Большасць вакзалаў² Палескай чыгункі XIX стагоддзя былі з дрэва, яны будаваліся па тыпавых праектах і адрозніваліся адзін ад аднаго ў асноўным памерамі.

¹ Полоцк–Седлецкая железная дорога. Альбом типовых и исполнительных чертежей сооружений железнодорожной линии Полоцк–Седлец и ветви Гродно–Мосты 1902–1906 гг. Санкт–Петербург: Техническая автолитография Георгия де Кельш, 1907. С. 89.

² Слова «вакзал» (першапачаткова «фоксал») паходзіць ад «Воксхолл» (англ. Vauxhall) – назвы парку і забаўляльнай установы ў прыгарадзе Лондана (цяпер у межах горада), які належаў у XVIII стагоддзі Джэйн Вокс (Jane Vaux).

Маленькі артыкул ў газеце «Лідскае Слова» указвае нам месца, дзе стаяў першы лідскі вакзал: «Па дарозе, якая вядзе да старога вакзала, каля вокнаў казённага віннага склада¹ растуць тры дрэвы-клёны. У Лідскую паліцэйскую ўправу паступіла ... прашэнне ад загадчыка канторы віннага склада, у якім ён просіць ссекчы дрэвы, спасылаючыся на тое, што яны сваім ценом перашкаджаюць выконваць работы па разліве пітва і працаваць у канторы, а таксама вільгаццю псуюць дах». Да старога вакзала вяла вуліца, якой зараз няма; вакзал стаяў прыкладна там, дзе зараз у былых чыгуначных пакгаўзах знаходзіцца мэблевая крама. Да 1915 года на картах Ліды абазначаны два вакзалы – новы, пабудаваны ў 1906-м (ёсць і цяпер), і стары, які існаваў з 1885 года, з часу пабудовы першай Палескай чыгункі. На схеме Лідскага чыгуначнага вузла перад старым вакзалам пазначана вялікая клумба.

Акрамя драўлянага вакзала першая станцыя мела: 60 сажняў пасажырскіх платформаў, 10 пагонных сажняў крытых і 20 закрытых таварных платформаў (пасажырскія платформы былі зроблены з друзу і бітай цэгля, залітых вапнавым растварам), водапрыёмны (на рацэ Лідзеі) і водапад’ёмны будынкі, жылыя дамы.

3-за ўдзелу ў будаўніцтве чыгункі ў 1887–1891 гадах у Лідзе кватараваў 2-гі чыгуначны батальён царскага войска, які потым быў пераведзены ў Баранавічы, камандзір — палкоўнік Сахацкі Аляксей Антонавіч (на пасадзе з 4 жніўня 1879 года).

Сярод інжынераў-чыгуначнікаў, якія будавалі Палескую дарогу, быў граф Ваўжынец Путкамер (1859–1923), унук знакамітай Марылі з Верашчакаў. Чыгунка прайшла ў некалькіх кіламетрах ад яго радавога маёнтка Бальценікі і была апошняй дарогай, у будаўніцтве якой ён прымаў удзел. Ваўжынец Путкамер нарадзіўся ў Бальценіках, скончыў гімназію ў

¹ Трэці казённы вінны склад – месца захоўвання і разліву моцных спіртowych напояў. Лідскі № 3 казённы вінны склад пачаў працаваць у сакавіку 1897 г. – Гл: Памятная книжка Виленской губернии на 1899 г. Вильна, 1899. С. 251.

Гмахі гарэлачнай манаполіі былі пабудаваныя да 1897 г. і захаваліся да нашага часу на тэрыторыі сучаснай дрэваапрацоўчай фабрыкі. З канца 1930-х гг. у іх месцілася другая лідская турма.

Вільні і Інстытут інжынераў шляхоў зносіў у Пецяярбургу. Дзесяць гадоў адпрацаваў інжынерам, будаваў Уральскую і Бакінскую чыгункі. Пабудаваўшы магістраль каля свайго маёнтка, у 1890 годзе граф выйшаў у адстаўку і пасяліўся ў Бальцэніках. Потым актыўна ўдзельнічаў у грамадскім жыцці краю, быў сябрам сельскагаспадарчага таварыства і кура-тарам Евангелісцка-рэфарматарскага сінода ў Вільні. Два разы выбіраўся ў Дзяржаўную думу Расіі: Другую і Чацвёртую. У складзе Другой думы ён уваходзіў у «польскае кола», а ў Чацвёртай – у беларуска-польска-літоўскую групу і быў сябрам Савета старэйшын думы.

У 1885 годзе памочнікам начальніка 1-га ўчастка Палескай чыгункі працуе «інжынер, калежскі сакратар, Іпаліт Станіслававіч фон Путкамер (на пасадзе з 1 студзеня 1885 г.)» – рана памерлы малодшы брат Ваўжынца, які таксама атрымаў адукацыю ў Інстытуце інжынераў шляхоў зносіў.

Участак Вільня–Лунінец (з адгалінаваннем Лунінец–Пінск: усяго 353 вярсты) адкрыўся для рэгулярнага руху **30 снежня 1884 года**. У гэты дзень з боку Вільні цераз Ліду на Баранавічы прайшоў першы цягнік. У 1885 годзе ў Вільні пачала працаваць управа Палескіх чыгунак. У 1886 годзе Вільня–Ровенская і Пінская чыгункі перайменаваны ў Палескія чыгункі.

Палескія чыгункі злучалі Паўднёвы захад Расіі з Прыбалтыйскім, Паўночна–Заходнім, Цэнтральна–прамысловым раёнамі, мелі ваенна–стратэгічнае значэнне, спрыялі распрацоўцы лясных масіваў Беларусі, развіццю дрэваапрацоўчай і гарбарнай прамысловасці, росту гарадоў. Наогул, чыгункам абавязаны сваім нараджэннем гарады: Баранавічы, Маладзечна, Асіповічы, Жабінка, Жлобін, Лунінец і іншыя. Дзякуючы чыгунцы атрымалі другое дыханне старажытныя беларускія гарады Ліда і Орша. У той жа час старыя і славуць гарады – Мсціслаўе, Нясвіж, Наваградак – разам з адсутнасцю чыгункі былі пазбаўленыя стымулу для эканамічнага развіцця.

З’яўленне чыгункі змяніла спрадвечны лад жыцця на Лідчыне. Стала магчымым з Ліды ехаць на поўдзень, ва Украіну і далей. Ці, даехаўшы да суседняй Вільні, простым шляхам праз Гродна–Варшаву наведаць Еўропу або, наадварот, ехаць

на ўсход, у Пецярбург ці Маскву. І рабіць усё гэта з неверагоднай па тым часе хуткасцю.

Страціў сваё значэнне і стаў мясцовай дарогай старажытны Лідскі гасцінец, які ішоў з Вільні праз Ліду і далей на поўдзень. Пасля пабудовы чыгункі тракт апусцеў, зніклі корчмы, па былым гасцінцы рухаліся толькі сялянскія вазы ці басаногія пастухі пераганялі гурты кароў. Стары тракт застаўся як сведка памяці стагоддзяў і адраджэўся толькі тады, калі па яго трасе была пабудавана сучасная аўтадарога. Цалкам, як інстытуцыя, знік стары паштова-пасажырскі тракт Вільня-Ліда з шэрагам паштовых станцый. З пачаткам працы чыгункі змяняліся маршруты і закрываліся конныя паштовыя тракты, а на чыгуначных станцыях адкрываліся пункты ліставой пошты.

У той час на Лідчыне акрамя станцыі Ліда з'явіліся станцыі Беняконі, Бастуны і Нёман. Першымі начальнікамі чыгуначных станцый былі: станцыі Ліда – Андрэй Андрэевіч Патулаў, «знаходзіцца ў запасе арміі, штабс-капітан, мае ўзнагароды: імяны медаль у памяць турэцкай вайны 1877–78 гг. і знак Чырвонага Крыжа, праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 верасня 1883 г.», памочнік начальніка станцыі Ліда – Уладзімір Канстанцінавіч Былінскі, «праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 жніўня 1885 г.»; станцыі Беняконі – Ігнат Іванавіч Гарт'ер, «знаходзіцца ў запасе арміі, паручнік, праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 снежня 1884 г.»; станцыі Бастуны – тытулярны саветнік Мікалай Іпалітавіч Магнушэўскі, «праваслаўнага веравызнання, на пасадзе з 1 верасня 1885 г.»; станцыі Нёман – карнет у запасе Леў Уладзіміравіч Зайнчкоўскі, «мае знак ваеннага ордэна [Св. Гергія – Л. Л.] 4 ст., медаль у памяць вайны 1877–78 гг., каталіцкага веравызнання, на пасадзе з 15 лістапада 1884 г.».

Ад пачатку эксплуатацыі чыгункі начальнікам Лідскага аддзялення жандарскай управы быў ротмістр Яўген Паўлавіч Патоцкі, «скончыў Палтаўскі кадэцкі корпус, праваслаўнага веравызнання».

З 15 лістапада 1884 года начальнікам станцыі Ліда прызначаецца Зайнчкоўскі Л. У. (таксама ён быў членам павятовага аддзялення Апякунскага камітэта па турмах); з 11 ліпеня 1892 года начальнікам станцыі Беняконі – Дзмітрый

Арцем'евіч Малькевіч, «праваслаўнага веравызнання»; з 21 красавіка 1890 года начальнікам станцыі Бастуны – Аляксандр Васільевіч Уржумцаў, «дваранін, ... праваслаўнага веравызнання»; з 11 ліпеня 1892 года начальнікам станцыі Нёман – Дудулаў Пётр Сцяпанавіч, «праваслаўнага веравызнання».

З 1 снежня 1896 года начальнік станцыі Ліда – Канстанцін Аўгустынавіч Разенталь, «мешчанін, атрымаў хатнюю адукацыю, лютэранскага веравызнання»; з 1 мая 1895 года начальнік станцыі Беняконі – Аляксандр Міхайлавіч Цатліцкі, «сялянін, скончыў Маладзечанскую настаўніцкую семінарыю, праваслаўнага веравызнання»; з 1 жніўня 1894 года начальнік станцыі Бастуны – Антон Сцяпанавіч Семянчук, «мешчанін, хатняя адукацыя, праваслаўнага веравызнання»; з 2 снежня 1895 года начальнік станцыі Нёман – Міхаіл Андрэевіч Сёмушкін, «skonчыў Маскоўскую павятовую вучэльню, праваслаўнага веравызнання».

Начальнік дэпо ў Лідзе з 1 студзеня 1902 года – дваранін Нікалай Фёдаравіч Зяньковіч (skonчыў тэхнічную чыгуначную вучэльню).

У 1904 годзе начальнікам станцыі Ліда быў той жа Разенталь; станцыі Беняконі – адстаўны падпалкоўнік Антон Адамавіч Лянчэўскі, «skonчыў юнкерскую вучэльню, праваслаўнага веравызнання»; станцыі Бастуны – дваранін Уладзімір Апалонавіч Міхайлаў, «skonчыў рэальную вучэльню, праваслаўнага веравызнання», станцыі Гуды – Фама Андрэевіч Гунчык, «праваслаўнага веравызнання»; станцыі Нёман – Сяргей Пятровіч Дарафееўскі, «атрымаў хатнюю адукацыю, праваслаўнага веравызнання».

Квітка на цягнік былі нятаньня. З «Віленскага каляндара» за 1899 год можна даведацца, што нават пасля зніжэння коштаў за праезд, якое адбылося 1 снежня 1894 года, квіток ад Ліды да Вільні каштаваў: у першым класе 3 рублі 20 капеек, у другім – 1 рубель 92 капейкі, у трэцім – 1 рубель 28 капеек. Пры тым што ў Еўрапейскай Расіі ў 1900 годзе гадавы даход на чалавека складаў 63 рублі – гэта сярэдняя лічба, шмат хто не зарабляў і столькі, а ў Беларусі сярэдні заробак быў яшчэ меншы. У 1896 годзе чалавек, які адназначна быў часткай

гарадской эліты Ліды, наглядчык (дырэктар) найлепшай на той час навучальнай установы ў горадзе – павятовай двухкласнай вучэльні – Свідэрскі С. С. зарабляў 500 рублёў у год (звыш таго яму выплочвалі грошы за арэнду кватэры)¹, гэта значыць, грошкі больш за 40 рублёў у месяц. Паездка ў Вільню з вяртаннем дахаты і для яго таксама каштавала нямала.

Каля Лідскага драўлянага вакзала ў 1897 годзе была пабудавана праваслаўная капліца. Малюнак і праект капліцы зрабіў студэнт, будучы архітэктар і інжынер Катовіч М. І.² Праект быў зацверджаны начальнікам тэхнічнага аддзялення

¹ Для параўнання: 1 кг хлеба каштаваў не больш за 37 капеек, батон белага здобнага хлеба 300 грам – 7 капеек, «чырвогалоўка» (чырвоны корак) – гарэлка, якую звалі ў народзе «казёнка», каштавала за бутэльку (0,61 літра) 40 капеек. «Белагалоўка» (белы корак) – гарэлка двойной ачысткі, каштавала 60 капеек. Піва танных гатункаў на разліў каштавала ад 6 да 10 капеек за 1 літр (бутэлькавае піва з-за кошту шкла было даражэй у сярэднім на 20 капеек за бутэльку). У карчме горада, заплаціўшы 5 капеек, можна было выпіць 50 грамаў таннай гарэлкі і закусіць салёным агурком за 1 капейку. Наесціся ў такой карчме можна было за 10 капеек. У сярэднім, за поўны абед з алкаголем у рэстаране Вільні трэба было заплаціць 1,5–2 рублі, у Лідзе, вядома ж, менш.

² Мікалай Іванавіч Катовіч – другі сын вядомага святара, настояцеля Віленскага Прачысценскага сабора, рэдактара (з 1869 года) «Літоўскіх епархіяльных Ведамасцяў» протаіерэя Іаана Антонавіча Катовіча (1839–1911). Мікалай Іванавіч Катовіч – архітэктар і вядомы дзеяч рускага руху ў Польшчы. Нарадзіўся 25 лістапада 1875 года ў Вільні. У 1894 годзе скончыў Віленскую гімназію, дзе вучыўся разам з Васілём Шверубовічам – будучым знакамітым МХАТаўскім акцёрам Качалавым. Далей абодва вучыліся ў Пецярбургу. У 1899 годзе Мікалай Катовіч скончыў Пецярбургскі інстытут цывільных інжынераў, атрымаў дыплом інжынера з правам правядзення будаўнічых, дарожных і землямерных работ. Ён пабудоваў у Пецярбургзе 14 даходных дамоў, драўляную царкву ў дачным пасёлку Вырыца і сяле Карташэўскім. Да 1922 года жыў у Расіі. У 1922 годзе эміграваў у Польшчу, кіраваў будаўнічым і землямерным бюро ў Пінскім і Драгічынскім паветах. У 1927 годзе пераехаў у Берасце, дзе нейкі час займаў пасаду гарадскога архітэктара, а потым кіраваў будаўнічым і землямерным бюро, займаўся прыватнай архітэктурнай практыкай. 8 мая 1934 года Мікалай Катовіч нечакана памёр. Яго пахавалі на Трышынскіх могілках у Берасці, магіла не захавалася. Быў непрыхаваным манархістам, у бюро, якім кіраваў, прымаў выключна аднадумцаў. З’яўляўся актыўным дзеячам Рускага дабрачыннага таварыства і Рускага нацыянальнага аб’яднання. Жывучы ў Пінску, вёў шырокую і законспіраваную дзейнасць, узначальваў тайную манархічную арганізацыю, якая была тады ў горадзе і кіравалася з Парыжа генералам Куцэпавым. Пасля пераезду ў Берасце Катовіч спыніў актыўную палітычную дзейнасць, заняўся выключна сваім бізнесам. Быў архітэктарам і будаўніком рускай гімназіі ў Берасці.

ўправы Палескіх дарог. Капліца была пабудавана ў гатычным стылі з расшыўкай з шэрай цэглы і мела калоны. Знаходзілася з паўднёвага боку вакзала каля кратай платформы, на штучным узгорку, у садку, сярод кветнікаў. Дзякуючы загадчыку ўчастка дарогі Лунскаму, які кіраваў працамі, капліца была пабудавана на працягу аднаго месяца. Матэрыялы на яе абышліся ў 250 рублёў, будаўнікі працавалі бясплатна. Абраз Св. Мікалая выпісалі з Масквы, ён каштаваў 125 рублёў. Змяшчаўся ў глыбіні нішы капліцы за шклом, перад ім быў размешчаны вялікі ліхтар – лямпа з рознакаляровым шклом. Капліца ў вячэрні і начны час асвятлялася звонку двума ліхтарамі, пастаўленымі па абодва бакі. Пад абразом мелася дошка з белага мармуру з залатым надпісам: «Збудаваная стараннасцю службоўцаў палескіх чыгунак на станцыі “Ліда” ў памяць Святой каранацыі 14 мая 1896 года гасудара імператара Мікалая II і гасударыні імператрыцы Аляксандры Фёдараўны. Асвечана 30 жніўня 1897 года».

Для асвятчэння капліцы прыбыў спецыяльны вагон-царква. Боская літургія ў ім пачалася а 9-й раніцы 30 жніўня 1897 года. «Літоўскія епархіяльныя Ведамасці» пісалі: «Настаяцель вагона-царквы а. Шырынскі прамовіў назідацельнае слова, прысвечанае ўшаноўванню і памяці князя Св. Аляксандра Неўскага, а таксама свяціцеля Мікалая. Пры гэтым а. Шырынскі падкрэсліў глыбокае рэлігійнае значэнне будынка капліцы ў імя гэтага свяціцеля каля чыгункі, пры станцыі, дзе заўсёды спыняюцца цягнікі і дзе, такім чынам, людзі усіх веравызнанняў, якія вандруюць, могуць узнесці свае малітвы да Св. абраза свайго апекуна і абаронцы ў дарозе. Па заканчэнні літургіі адбыўся хросны ход з вагона-царквы да збудаванай капліцы з абразом Божай маці і мясцовымі абразамі і толькі што напярэдадні асвечаным вялікім абразом для капліцы – пры спевае малітваў Св. Аляксандру Неўскаму і свяціцелю Мікалаю. Абразы неслі чыгуначныя службоўцы станцыі Ліда. Ля самой капліцы, упрыгожанай зелянінай і гірляндамі кветак, было здзейснена воднае асвятчэнне з чытаннем малітваў на асвятчэнне капліцы і крыжа, які потым быў ўзняты на капліцы, было абвешчана шматгоддзе гасудару імператару і царственнаму дому, Св. Сіноду, архіепіскапу Ераніму, урадаваму сінкліту, воінству, ствараль-

нікам капліцы, начальству Палескіх чыгунак, службоўцам станцыі Ліда і ўсіх ліній гэтай дарогі і ўсім праваслаўным хрысціянам. Урачыстасць скончылася хросным ходам назад у вагон-царкву.

Паўнаце ўрачыстага набажэнства ў гэты дзень шмат садзейнічаў выдатна складзены канторшчыкам станцыі сп. Шаршнёвым хор аматараў з службоўцаў станцыі, які стройна выконваў спевы на ўсіх набажэнствах».

* * *

Увосень 1905 года Расійскую імперыю ахапілі усеагульныя забастоўкі. 12 кастрычніка на сходзе прадстаўнікоў Палескай чыгункі было вырашана распачаць падрыхтоўку да іх – і сход згадзіўся пакінуць толькі рух паштовых цягнікоў. Пра гэта было тэлеграфам паведамлена на ўсе станцыі. 7 снежня начальнік Віленскага ахоўнага аддзялення дакладваў загадчыку палітычнай часткай Дэпартаменту паліцыі аб тым, што ў Вільні ў памяшканні гуртка Палескай чыгункі адбыўся сход служачых. На ім былі абраныя члены Віленскага мясцовага забастовачнага камітэта дарогі. У зону адказнасці камітэта ўваходзіла лінія ад станцыі Вільня ды станцыі Ліда. Мэты былі выключна палітычныя, а галоўнай зброяй супраць урада камітэт лічыў забастоўку. Для дапамогі забастоўшчыкам камітэт пастанаўіў адлічыць у фонд падтрымкі дзённы заробак. На жаль, больш падрабязнай інфармацыі пра забастоўку чыгуначнікаў на Лідчыне я не маю.

Але падзеі рэвалюцыі 1905–1906 гадоў адгукнуліся тым, «што 7 кастрычніка 1906 г. паштовы цягнік на Вільню каля Ліды быў абстраляны невядомымі ... Некалькі куль прабіла сцяну вагона і адзін пасажыр быў паранены». Так паведамляла прэса. Магчыма, гэта была спроба рабавання цягніка. Але розныя здарэнні адбываліся на чыгунцы. Напрыклад, 27 кастрычніка 1906 года а шостае вечара на станцыі Ліда «сялянін Мікалай Паўлоўскі пераходзіў чыгуначнае палатно, пры гэтым патрапіў пад манеўровы цягнік, які адрэзаў яму ногі. Пацярпелы быў дастаўлены ў чыгуначную амбулаторыю, дзе праз дзве гадзіны памёр у пакутах».

У раскладзе руху за 1906 год па Палескай чыгунцы з Вільні праз Ліду на Баранавічы–Сарны значыліся тры цягнікі: хуткі, паштовы, таварны адмысловы. Столькі ж цягнікоў рухалася ў адваротным кірунку¹.

У 1906 годзе ўправа Палескай чыгункі надрукавала справадзачу за 1904–1905 гады. Агульная даўжыня чыгункі ў гэтыя гады дасягнула 1 441 вярсту, прайшло 60 474 цягнікі (з іх пасажырскіх і таварна–пасажырскіх 14 075). Перавезена 1 751 114 пасажыраў усіх класаў, якія заплацілі за квіткі 1 814 935 рублёў. Перавезена 210 046 075 пудоў грузаў, на што было выплачана 10 393 381 рублёў. Чысты прыбытак склаў 4 326 508 рублёў (у папярэднім годзе 4 505 215 рублёў, найбольш даходным годам быў 1901–ы – тады прыбытак дасягнуў 5,5 млн. рублёў). На чыгунцы працавала 30 401 чалавек, здарылася 165 няшчасных выпадкаў, з іх 13 смяротных, выдадзена 19 489 рублёў аднаразовай матэрыяльнай дапамогі. Працавала 7 чыгуначных школ, у якіх вучылася 1 318 вучняў. Цэнтральная бібліятэка у Вільні мела 10 304 тамы і 425 чытачоў. Пра наяўнасць у Лідзе чыгуначнай вучэльні мы можам даведацца з паведамлення ў газеце: «30 снежня (1912 г.) сябры гуртка чыгуначнай вучэльні ладзяць спектакль з канцэртным аддзяленнем на карысць сваёй вучэльні».

Чыгунка Полацк–Сядлец

Чарговы план будаўніцтва чыгунак быў зацверджаны Указам цара Мікалая II ад 1 верасня 1901 года.

Расія не мела ўласных сродкаў для такога маштабнага і дарагога будаўніцтва ваенных, стратэгічных, а значыць – стратных дарог. Затое Францыя, занепакоеная суседствам з Германіяй, настойвала на больш хуткім вырашэнні пытанняў будаўніцтва шляхоў зносін.

¹ Kuryer Litewski № 224, 4 (17) pazdziernika 1906:

Расклад руху:

Праз Ліду ў кірунку Баранавічы–Сарны.

Хуткі № 1: прыбыццё 2–49, адпраўленне 3–04.

Паштовы № 3: прыбыццё 5–39, адпраўленне 5–54.

Таварны, адмысловы № 7: прыбыццё 23–44, адпраўленне 23–59.

Назад.

Хуткі № 2: прыбыццё 16–14, адпраўленне 16–29.

Паштовы № 4: прыбыццё 13–19, адпраўленне 13–34.

Таварны, адмысловы № 8: прыбыццё 6–28, адпраўленне 6–43.

На пачатку 1901 года, пасля перамоў на ўзроўні кіраўнікоў дзяржаў, Расіі былі выдаткаваны французскія пазыкі на суму 200 мільёнаў рублёў для неадкладнага праектавання і будаўніцтва стратэгічных чыгунак. Участак будучай лініі ад Балагое да Полацка абышоўся ў 53 мільёны рублёў, або 118 131 рубель на вярсту – гіганцкія грошы для таго часу.

Стратэгічная чыгунка Балагое–Сядлец будавалася з 1902 па 1907 год. Часткай гэтай дарогі была лінія Полацк–Сядлец (590 вёрст), якая прайшла праз Вілейку, Маладзечна, Ліду, Масты, Ваўкавыск, Свіслач і мела адгалінаванне з Мастоў на Гродна. Галоўным прызначэннем дарогі з’яўлялася перакідка падчас вайны расійскага войска ў Польшчу. Адсюль шматлікія пакгаўзы, вайсковыя пляцоўкі, стайні, хлявы, забеспячэнне аб’ектаў харчавання, патрабаванні павышанай бяспекі на выпадак ваенных дзеянняў. «Дадатковыя патрабаванні» датычыліся вузлавых станцый, якіх на трасе было шмат, у тым ліку Полацк, Маладзечна, Ліда, Ваўкавыск, Масты. Кожная з іх абавязкова павінна была мець злучальныя чыгуначныя каляі, з дапамогай якіх можна было трапіць з адной дарогі на другую, не мяняючы галавы цягніка (у выпадку Ліды: з Полацка–Сядлецкай лініі на Палескую і наадварот). Прапускная магчымасць лініі Полацк–Сядлец пры рабоце ўсіх тэхнічных блакіровак на станцыях —1 пара пасажырскіх і 47 пар ваенных паяздоў у суткі.

Кіраваў будаўніцтвам Уладзімір Віктаравіч Цімафееў–Расоўскі (1856–1913). Яго сын, вучоны–генетык з сусветнай вядомасцю Мікалай Цімафееў–Расоўскі пісаў пра бацьку: «Ён толькі будаваў чыгункі і ніколі не працаваў на эксплуатацыі. Пабудоваў ён у былой Расійскай імперыі каля 15 000 вёрст чыгунак і быў буйным інжынерам–дарожнікам, які стварыў свайго роду практычную школу інжынераў». Талент інжынера і арганізатара Цімафееў–Расоўскі з бляскам праявіў на беларускай зямлі. Яму ўдалося зэканоміць больш за 12 млн. руб., гэта больш за 15 % з амаль 81 млн. руб., запланаваных па каштарысе выдаткаў на будаўніцтва. Выпадак беспрэцэдэнтны на фоне казнакрадства, якое звычайна суправаджала будаўніцтва чыгунак у Расійскай Імперыі.

Будаўніцтва дарогі выклікала шматлікія скаргі. Вядома, напрыклад, цяжба паміж лідскім саборным пратаіерэем Іосі-

фам Каяловічам (родным братам вядомага гісторыка), пра якую сведчыць архіўная справа¹. А уласнік маёнтка Вялікае Мажэйкава Станіслаў Грабоўскі нават прыказаў свайму эканому ўжыць любыя высілкі, каб чыгуначная станцыя, якая потым атрымала назву Скрыбаўцы, не будавалася на землях яго маёнтка. Таму станцыя была пабудавана ад маёнтка далей, чым першапачаткова планавалася. Чыгуначная лінія паміж Лідай і Маладзечнам прайшла проста праз зямлю маёнтка Багданаў мастака Фердынанда Рушчыца. У сваім «Дзённіку» мастак занатаваў некалькі эпизодаў будоўлі:

«Багданаў, 25.08 (1901).

Прыехалі інжынеры². Яны тут, у Багданаве, нечакана. Не папярэджаючы нікога, не пытаючыся, хаця б з далікатнасці, пра дазвол, вядуць лінію, высякаюць трасу ў лесе, замяраюць будынкi. Адносна нас, грамадзян тутэйшага краю, іх не абавязвае да гэтага не толькі права, але нават элементарныя законы прыстойнасці.

Багданаў, 27.08 (1901).

Зноў іншая траса. Зараз каля самага маёнтка, так што, можа, прыйдзеца знесці толькі што пастаўленае гумно і хлёў. Маёнтка будзе пасечаны на кавалкі. Амаль цэлую ноч думкі

¹ РГИА. Ф. 1248. Воп. 2. Спр. 1256. «О вознаграждении за землю занятую в Лидском уезде Виленской губернии под устройство Полоцк-Седлецкой железной дороги из владения причта Лидского Михаила-Архангельского собора»: «По заявлению соборного протоиерея Кояловича, на отчуждаемой земле были крупные деревья, которые вырублены и взяты в казну; что в участке под лит. А, на земле, занятой под сторожевую будку, было уничтожено озимого посева около 40 кв. саж., за который вознаграждение не получено и, кроме того, за границей отчуждения подрядчиками складывался камень, копались ямы и были устроены бараки и колодезь при постройке жел.-дорожного моста. В начале постройки техническим надзором была проведена борозда, и было объявлено, чтобы в пределах борозд посевов не производить, а в настоящее время граница в некоторых местах значительно уменьшена, благодаря чему причт до осени 1904 года этой землей не пользовался. Вся земля причта отдается в обработку половины. ... Выслушав возражения сторон и словесные объяснения настоятеля Лидского собора Кояловича и агента по отчуждению имущества, Комиссия нашла, что представленный протоиереем Кояловичем проект условия ... не может служить основанием к увеличению оценки ... На основании вышеизложенного Комиссия определила постановление свое от 2 декабря 1905 года касательно оценки земель... . Согласно сему Комиссия назначила вознаграждение причту Лидского собора за земли ... всего 6 760 руб. 22 коп.»

² Инжынеры вызначалі трасу прапраектаванай лініі чыгункі Ліда-Маладзечна, якая праходзіла праз землі, што належалі Багданаву і Вайгянам.

пра будучыню Багданава, пра клопаты, змены, якія прыўнясе будоўля чыгункі ў гаспадарку, не даюць мне заснуць.

Багданаў, 27.06 (1902).

Я змог сёння растраціць шмат энергіі, і гэта для мяне добра. Ад 11-й да 6-й хадзіў з эканомам па лесе, па трасах, вызначаных інжынерамі. На зямлі скрозь сляды людской нікчэмнасці, ашуканства і крадзяжу, але над гэтым усім узвышаўся гонкі, ганарысты лес – рэшткі старажытных волатаўскіх лясоў.

Багданаў, 30.06 (1902).

У нас Ягміны¹ і інжынеры. Відавочна, яны пад уражаннем атмасферы ў Багданаве. Калі зайшла размова пра «Ашмянскі павет»² і пра захаванне даўніны, Ягмін Ян Максімільянавіч не вельмі добра сябе адчувае.

Багданаў, 01.08 (1902).

Хоніг³ у нас. Паведамляе, што зацверджана лінія (праектаванай чыгункі) вышэй млына. Для нашай гаспадаркі гэта вельмі нязручна. Дзіўна, што пра станцыю ніхто не вядзе гаворкі».

Знаходжанне велізарнай масы будаўнікоў выклікала трывогу ва ўлады і насельніцтва, пра што сведчыць запыт лідскага павятовага спраўніка да віленскага губернатара ад 7 сакавіка 1903 года: «Канфідэнцыяльна. Гэтым летам ў Лідскім павеце чакаецца вялікая колькасць рабочых для будаўніцтва Балагое–Седлецкай чыгункі і шашы Ліда–Гродна. Па сабраных мною звестках на гэтых будоўлях ў межах ... павета і горада Ліда будзе працаваць больш за 8 000 чалавек. Для аховы спакою ... і насельніцтва горада Ліда і павета ад магчымага з боку будаўнікоў гвалту, і прымаючы пад увагу вельмі абмежаваную колькасць ... паліцэйскіх чыноўнікаў і шэраговых паліцыянтаў, а таксама тое ... што раскватараваныя ў горадзе Ліда 3-ры батальёна 172-га пяхотнага палка ў канцы красавіка выступаюць у поўным складзе ... ў мястэчка Араны, я дазволю сабе пачціва прасіць .. аб раскватараванні

¹ Ягмін Ян Максімільянавіч (? – пасля 1919) – уладальнік маёнтка Гальшаны ў Ашмянскім павеце, з часткова разбураным Сапежынскім замкам, з 1888 года маршалак ашмянскай шляхты па прызначэнні.

² Маецца на увазе кніга: Czeslaw Jankowski. Powiat Oszmianski. Petersburg, 1896.

³ Хоніг – інжынер чыгункі. У 1902–1903 гадах будоваў чыгуначную лінію Ліда–Маладзечна, якая праходзіла праз Багданаў.

ў горадзе Ліда на летнія месяцы бягучага года якой-небудзь вайсковай часткі, хаця б у складзе 1–2 батальёнаў Падпісаў Векшыцкі».

Па ўсёй новай чыгунцы на вузлавых станцыях былі пабудаваны паравозныя дэпо веернага тыпу столлю з бетонных пліт на жалезных бэльках. Дэпо мелі жалезныя вокны і брамы, керамічныя трубы вентыляцыі. Лідскае дэпо на 16 стойлаў для паравозаў было пабудавана ў 1906 годзе. Перад нашым дэпо меўся паваротны круг сістэмы Сэлерса дыяметрам 64 футы. На схеме Лідскага чыгуначнага вузла бачна, што каля новага дэпо планавалася пабудоваць яшчэ адно, на 24 стойла. Першая сусветная вайна не дазволіла рэалізаваць гэты план.

У такім выглядзе дэпо праіснавала да Другой сусветнай вайны. Памятаю, мой тата, спасылаючыся на старых чыгуначнікаў, казаў: «Царскае дэпо было значна большае за сучаснае, у яго хаваліся ўсе паравозы-авечкі¹». Падчас Другой сусветнай вайны старое дэпо было моцна пашкоджана, і на тым жа месцы ўзноўлены значна меншы будынак сучаснага дэпо.

Трохі на поўнач ад паваротнага круга Сэлерса пабудавалі новую воданапорную вежу, якая, верагодна, працавала разам са старой водападёмнай вежай каля старога дэпо па сучаснай вуліцы Труханава. Новая цагляная цыліндрычная двухпавярховая вежа мела два вадзяныя бакі, якія ўзімку падаграваліся. Вежа ўзарвана адыходзячымі рускімі войскамі ў 1915 годзе. Замест яе немцы часова ўладкавалі бакі для вады на зрубе, складзеным са шпалаў.

Новую воданапорную вежу каля дэпо адбудавалі ў 1920-х, але ў Другую сусветную яна была зноў парушана.

Для пашыранай чыгункі была пабудавана новая водапрыёмная станцыя на рацэ Лідзея (існуе да нашага часу). Уся сістэма водападрыхтоўкі магла забяспечыць 210 куб. сажняў адмыслова ачышчанай для паравозаў вады ў суткі.

Па ўсёй даўжыні новай чыгункі была наладжана тэлеграфная і тэлефонная сувязь. Тэлефоны мелі начальнікі вакзалаў, казармаў, дэпо і дыстанцый пуці. Акрамя гэтага была магчымасць у любой кропцы лініі падключыць да тэлефоннага дроту так званы «фонапор» (пераносны тэлефонны апарат) і размаўляць са станцыяй.

¹ Паравоз «Авечка» (па-руску «Овечка») – паравоз серыі «О».

Трэба адзначыць, што ў 1905–1907 гадах на будаўніцтве чыгункі Балагое–Сядлец у Лідзе працаваў дзясятнікам грамадскі дзеяч, беларускі паэт, празаік, драматург, аўтар першых беларускіх падручнікаў Карусь Каганец (Казімер Кастравіцкі). Прывёз сюды жонку і дваіх дзяцей Янку і Мірона. Свой «Беларускі лемантар...» ён напісаў менавіта ў Лідзе, падчас працы на чыгунцы. Непасрэдна ў Лідзе сям’я жыла да 1906 года.

На Лідчыне з’явіліся новыя чыгуначныя станцыі з вакзаламі: Гаўя, Скрыбаўцы і Ражанка. Кожны вакзал меў наступныя асобныя памяшканні: крытыя сенцы для ўваходу з боку непасрэдна памяшкання вакзала і з боку плошчы, пошта, лямпавая, у якой захоўвалі і запраўлялі газай ліхтары, кантора начальніка станцыі, тэлеграф, каса, багажнае аддзяленне, памяшканне дзяжурнага вартаўніка. Вакзалы мелі дзве залы для чакання – прызначаныя для пасажыраў I–II і III класаў. Абаграваліся кафлянымі печамі. Для пасажыраў I і II класаў працавалі мужчынскі і жаночы ватэркалезеты з рукамынікамі.

Вакзалы (яны называліся пасажырскімі будынкамі), як і вагоны, таксама мелі клас: самыя вялікія – I, самыя маленькія – IV (мелі плошчу 75 і 50 кв. саж.). Найчасцей сустракаліся вакзалы III і IV класаў¹. На лініі Балагое–Полацк–Сядлец, якая ішла ў Польшчу, цагляныя вакзалы II класа (Ліда, Маладзечна, Ваўкавыск і інш.) пабудаваны з элементамі мадэрна, цагляныя вакзалы III класа (Гаўя, Скрыбаўцы і Ражанка і інш.) мелі элементы готыкі, а драўляныя, з мезанінамі і шпілямі, выкананы ў дзівосна прыгожым стылі мадэрн. Гісторык архітэктуры А. М. Кулагін паведаміў, што праекты Лідскага і іншых вакзалаў рэалізаваны маскоўскімі дойлідзямі.

Вакзалы II класа ў Маладзечне і Ваўкавыску мелі плошчу 203 кв. саж., лідскі вакзал — 232 кв. саж. Усе яны былі аднапавярховыя, цагляныя, крытыя жалезам. Кожны быў

¹ Класіфікацыя вакзалаў, па плошчы памяшканняў і разліковай ёмістасці вакзалаў дзеляць на:

- *пазакласныя* – больш за 11 тыс. кв. метраў, больш за 1500 пасажыраў;
- *I класа* – ад 4,6 да 11 тыс. кв. метраў, 1200–1500 пасажыраў;
- *II класа* – ад 2,3 да 4,6 тыс. кв. метраў, 500–1200 пасажыраў;
- *III класа* – менш за 2,3 тыс. кв. метраў, да 500 пасажыраў.

аснашчаны водаправодам і ватэрклазетам. Вакзалы і платформы мелі не электрычнае, а газовае асвятленне па сістэме варшаўскага інжынера Кржамінскага (з выкарыстаннем распыленага бензіну). Чыгуначная электроўня ў Лідзе пачала працаваць ў будынку першага лідскага дэпо каля 1916 года.

Новы цагляны вакзал «астраўнога» тыпу ў Лідзе пабудаваны для сумеснага карыстання абедзвюх дарог. З паўднёвага боку лідскага вакзала размяшчаліся кухня і рэстаран (буфет). Падземная лядоўня круглай формы для захоўвання прадуктаў знаходзілася прыкладна ў 50 метрах на поўдзень ад кухні, яшчэ далей на поўдзень месціўся будынак для захавання бензіну для асвятлення.

Зала чакання для пасажыраў I і II класа займала паўднёвае крыло будынка вакзала (межавала з буфетам), а зала чакання для пасажыраў III класа – паўночнае. Усю сярэднюю частку будынка займала адміністрацыя. З праекта бачна, што вакзал меў толькі адну звычайную і адну багажную касу з прыёмам багажу (з боку залы чакання III класа). З паўночнага боку вакзала некалькі пакояў займалі ваенны камендант і яго канцылярыя.

Пасажырскія платформы на вузлавых станцыях мелі даўжыню 75 і шырыню 2 сажні і часткова брукаваліся цэментнымі пліткамі, а часткова рабіліся з каменнага друзу або бітай цэгля, якую залівалі вапнавым раствором. Платформы былі абсыпаныя пяском і ўтрамбаваныя «да шчыльнасці добрай садовай дарожкі». Па краях і пасярэдзіне платформы ўкладваліся дарожкі з дошак. Каля кожнага вакзала ўладкоўваліся «садочкі», разбіваліся кветнікі. Плошчу і вуліцу каля вакзала масцілі каменем. Усе жылыя і службовыя памяшканні да адкрыцця дарогі былі «цалкам мэбляваныя і забяспечаныя білетнымі скрынямі і штэмпелямі, вагавым абсталяваннем, брызентам, вогнетушыльнымі прыборамі, сігнальным інвентаром, інструментамі, качэргамі, венікамі...».

Пасажыры на невялікіх станцыях елі ў буфетах – яны называліся «буфетны стол», а на вялікіх станцыях, напрыклад, у Лідзе, – у рэстаранах. Буфеты, як і вагоны, таксама былі розных класаў. Буфеты і рэстараны ўтрымліваліся прыватнымі асобамі па дамове з чыгункай і падпарадкоўваліся непасрэдна начальніку станцыі. Вагонаў–рэстаранаў у боль-

шасці цягнікоў не было, і таму да падыходу кур'ёрскага або паштовага цягніка па тэлеграфе даведваліся пра лік пасажыраў і загадзя накрывалі сталы. Рэстаран на лідскім вакзале працаваў да пачатку 2000-х.

Узровень культуры пры абслугоўванні пасажыраў у буфетах і рэстаранах быў высокі. Пра гэта, напрыклад, можа сведчыць выпадак, апісаны ў газеце «Беларус»: «Беняконі. На гэтай станцыі нейкі чалавек забыўся партманет з грашыма ў буфеце. Але служачы станцыі аддаў гэты партманет жандару, а той, праходзячы ўсе вагоны, дапытваў, хто згубіў партманет, але ніхто не прызнаваўся. І толькі на трэцяй станцыі той чалавек, які згубіў грошы, агледзеўся і вярнуўся да Беняконяў за стратай».

Усе малыя чыгуначныя будынкi – казармы, паўказармы, будкі вартаўнікоў, лінейныя будынкi былі драўляныя на каменных фундаментах, крытыя дахоўкай ці жалезам і прызначаліся для пражывання адміністрацыйнага персаналу сярэдняга і ніжняга звяна, рабочых, абходчыкаў і вартаўнікоў. У кватэрах старэйшых службоўцаў меліся ватэркласеты і ванны, для начальства былі пабудаваны два чатырохкватэрныя дамы на сучаснай вуліцы Труханавы. На станцыі Ліда для жаўнераў быў пабудаваны цёплы барак плошчай 100 кв. сажняў. Тут была ваенная замощаная платформа даўжынёй 200 сажняў з адмысловымі шляхамі пагрузкі і выгрузкі войск. Была яшчэ і цагляная майстэрня сярэдняга рамонту, якая не захавалася.

Жылы фонд ствараўся надзейна і спраўна служыць аж да сёння, хоць прамінула з дня пабудовы больш за 110 гадоў.

У асноўным будоўля чыгункі была закончана ўжо да канца 1905 года. Лідскі вакзал быў пабудаваны да 1906 года, бо менавіта ў гэтым годзе гісторык Міхал Шымялевіч напісаў: «У г. Лідзе размешчаны злучаны вакзал Палескай і Балагое-Сядлецкай чыгунак». Тады ж з'явіліся новыя, аднатыпныя лідскаму, вакзалы ў Маладзечне і Ваўкавыску.

«Кур'ер Літоўскі» ў апошнім нумары 1905 года пісаў, што працоўны рух на дарозе Полацк-Сядлец пачнецца ўжо 7 студзеня 1905 года, спачатку будуць курсіраваць толькі тры цягніка на

тыдзень. Лінія ўжо падзелена на тры дыстанцыі: Ваўкавыск–Ліда, Ліда–Маладзечна, Маладзечна–Полацк, прычым кожная дыстанцыя спачатку будзе мець свой расклад руху, які аднак будзе каардынавацца з рухам цягнікоў па Палескай дарозе праз Ліду і з рухам па Лібава–Роменскай дарозе ў Маладзечне. На пачатку лютага тая ж газета паведаміла, што чыгунка Балагое–Сядлец ужо здзяйсняе пасажырскія перавозкі на ўчастку паміж Ваўкавыскам і Полацкам, «для перавозкі прымаюцца і грузы. Пасажырскія квіткі прадаюцца толькі па лініі новай дарогі, пры перасадцы на іншую лінію неабходна купляць іншы білет».

Але пуск дарогі ў поўным аб'ёме зацягваўся, бо і ў сакавіку 1906 года газета «Кур'ер Літоўскі» пісала: «Падобна на тое, што новая чыгунка Балагое–Сядлец увосень ужо пачне працаваць. Ужо зараз таварныя цягнікі тры разы на тыдзень адпраўляюцца з Маладзечна ў бок Вілейкі, цэнтральны вакзал у Маладзечна ўжо пабудаваны...». Тым не менш 28 ліпеня прэса паведаміла, што 15 жніўня чаканага адкрыцця рэгулярнага руху не адбудзецца, аднак вырашана на галоўных станцыях адкрыць паштовыя аддзелы, а на ўсіх іншых – пункты прыёму-выдачы пошты. У верасні канчаткова вызначыліся з тым, што рэгулярны рух пачнецца з 1 студзеня 1907 года.

На пачатку студзеня 1907 года новая лінія здаецца ў пастаянную эксплуатацыю, «Кур'ер Літоўскі» паведамляе: «Ад 1 студзеня лінія Балагое–Ваўкавыск з адгалінаваннем на Гродна далучана да Мікалаеўскай дарогі. Па ёй адкрыты рэгулярны рух цягнікоў. Часова курсуе толькі адна пара паштова-пасажырскіх цягнікоў, з якіх кожны складаецца з аднаго вагона першага класу, аднаго – другога класу і двух вагонаў трэцяга класу.

Цягнік выходзіць з Балагое ў 04–30, з Полацка ў 19–41, з Маладзечна ў 01–45, з Ліды ў 05–51, прыбывае ў Ваўкавыск у 09–00.

З Ваўкавыска выходзіць у адваротны бок у 22–45, з Мастоў у 23–45, з Ліды ў 01–40, з Маладзечна ў 05–20, з Полацка ў 11–27. У Балагое цягнік прыбывае ў 02–50.

З Гродна цягнік выходзіць у 19–15, прыбывае ў Масты ў 20–55. З Мастоў на Гродна адпраўляецца ў 11–10 і прыбывае ў 12–50».

Праз некалькі тыдняў газета адзначае, што «Адкрыццё руху па чыгунцы Балагое–Сядлец паскорыла гандлёвы пульс у нашым краі ... Артэрыя гэтая мае для яго вялікае эканамічнае значэнне ... Але ўзмацнілася русіфікацыя краю з-за наплыву інжынераў, прадпрымальнікаў, чыгуначных службоўцаў ... якія на чыгунцы заўсёды былі «з-над Волгі».

Адразу пачаліся праблемы. Ужо ў маі прэса паведамляла пра «акалічнасці чыгуначнага крушэння: паштовы цягнік № 4 выйшаў уначы 11 мая са станцыі Ваўкавыск у бок Балагое, перапоўнены пасажырамі. Катастрофа здарылася ў 6 гадзін раніцы на 662 вярсце, бліжэй да Маладзечна. Раздаўся аглушальны скрыгат, пасля чаго лакаматыў і частка вагонаў паваліліся з высокага насыпу долу. На рэйках засталіся толькі апошнія вагоны цягніка. Пачалася страшная паніка. З ацалелых вагонаў у ніжняй бялізне павыбгягалі пасажыры, бо катастрофа вырвала іх са сну. Абслуга цягніка шукала доктара ці фельчара сярод непацярпелых пасажыраў. Унізе, пад насыпам з пабітых вагонаў разносіліся страшныя стогны і енкі. Пасля сёмай раніцы прыйшлі выратавальныя цягнікі з боку Ліды і Маладзечна. Забіты: машыніст Жукоўскі, яго памочнік Суворовіч і адзін пасажыр, цяжка паранены качагар і тры памочнікі, лёгка паранены падкандуктар Землякоў і 5 пасажыраў. 11 мая з Пецярбурга на месца катастрофы выехаў міністр шляхоў зносін Шаўфус¹».

Цяжкія інцыдэнты, пэўна, не абыходзілі і Палескую чыгунку, пабудаваную раней, бо ў лістападзе 1907 года прэса паведаміла: «З-за неаднаразовых няшчасных выпадкаў з гібеллю людзей на чыгунцы міністэрства шляхоў зносін запатрабавала ад кіраўніцтва Палескіх чыгунак прыняць самыя энергічныя меры для недапушчэння падобных інцыдэнтаў у будучыні».

У красавіку 1910 года каля Ліды «селянін Ракішка кінуўся пад хуткі цягнік і загінуў пад яго коламі. Прычынай гэтага страшнага ўчынку сталася адсутнасць сродкаў да жыцця». А праз некалькі дзён «на станцыі Ліда адбылося сутыкненне манеўровага лакаматыва з таварным цягніком ... вагоны атрымалі пашкоджанні на 1 500 рублёў».

¹ Мікалай Канстанцінавіч Шаўфус (1846–1911) – ваенны інжынер, генерал-лейтэнант. З 1905 г. начальнік Упраўлення чыгунак Міністэрства шляхоў зносін і сябра ад міністэрства ў Савеце па тарыфных справах пры Міністэрстве фінансаў. З 25 красавіка 1906 г. па 29 студзеня 1909 года міністр шляхоў зносін

У снежні 1911 года «Кур'ер Літоўскі» пісаў пра новае сур'ёзнае крушэнне цягніка: «Больш падрабязна пра катастрофу на чыгуначнай станцыі Ліда: калі таварны цягнік рухаўся ад Ліды да станцыі Скрыбаўцы, семафор быў закрыты, але якраз у момант, калі цягнік праходзіў стрэлку, стрэлачнік па памылцы перавёў яе на іншую лінію. У выніку 6 вагонаў сышлі з рэек і валакліся 250 сажняў, руйнуючы ўсё на сваім шляху. Кандуктар тармазоў Стулаў быў забіты адразу, старшаму кандуктару Казлоўскаму скамячыла абедзве нагі і ён памёр у чыгуначным шпіталі ў Вільні, кандуктару Юхневічу пашкодзіла грудную клетку, ён знаходзіцца ў шпіталі ў цяжкім стане. У катастрофе вінаваты дзяжурны па станцыі, які недакладна паведаміў стрэлачніку пра лінію, па якой будзе рухацца цягнік. Дзяжурны адразу адхілены ад сваіх абавязкаў».

Ад пачатку эксплуатацыі чыгункі (з 1 жніўня 1906 года) участак ад Балагое да Ваўкавыска перадаецца Мікалаеўскай дарозе, а ад Ваўкавыска да Сядляца – Прывісленскім дарогам. У 1909 годзе ў сувязі з будаўніцтвам чыгункі Полацк–Сядлец планавалася поўная перабудова станцыі Ліда. З адкрыццём новай лініі меркавалася «перанесці карэннае дэпо з Вільні ў Ліду і зрабіць у Вільні абаротнае дэпо»¹. Але вайна перашкодзіла гэтым планам. У 1910 годзе ўчастак Ваўкавыск–Полацк уключаны ў склад Палескіх дарог.

У 1911 годзе камісія па перспектывыўным будаўніцтве пры Міністэрстве шляхоў зносін Расіі вызначыла, што чыгункі павінны будавацца з улікам эканамічных патрэбаў тэрыторый. Плары міністэрства абмяркоўваліся ў Дзяржаўнай Думе. Быў прыняты план праектавання і будаўніцтва дарог на 1911–1913 гады. У Беларусі планавалася пабудаваць дарогу Магілёў–Паставы–Свянцянны–Панявеж і чыгунку Ліда–Араны (зараз – Варэна) даўжынёй 60 км. Дарога Ліда–Араны павінна была злучыць новую дарогу Балагое–Сядлец з дарогай Пецяярбург–Варшава, яна мела б і ваеннае значэнне

¹ Карэннае дэпо з'яўлялася цэнтрам цягавага ўчастка (цягавага пляча). За даўжыню кожнага ўчастка прымалася адлегласць паміж карэннымі дэпо. Да такіх дэпо для рамонту і абслугоўвання былі прыпісаны грузавыя і пасажырскія паравозы. У праежках паміж карэннымі размяшчаліся абаротныя дэпо, дзе знаходзіліся рэзервовыя паравозы на выпадак паломкі лакаматываў.

для перавозкі грузаў і расійскіх войскаў да Прусіі ў выпадку вайны. Вядома, што на тэрыторыі Лідчыны чыгунка павінна была прайсці прыкладна па трасе сучаснай аўтадарогі Ліда-Радунь. Па ўспамінах людзей, у 1914 годзе ўжо былі пачаты падрыхтоўчыя работы па будаўніцтве.

Успаміны пацвярджаюць дакументы. Праект чыгункі быў цалкам распрацаваны да 1913 г. (напрыклад гл. праект водазабеспячэння станцыі Радунь на чыгунцы Араны – Ліда) і каб не Першая сусветная вайна, дык пасля 1914 г. Ліда мела бы пятую чыгуначную лінію на Араны.

Газета «Лідскае Слова» ў двух нумарах надрукавала цікавы артыкул інжынера Г. Грыга, напісаны паводле выскоў лідскай павятовай дарадчай камісіі па дарожным будаўніцтве. З-за вялікай цікавасці артыкула я падам вялікі яго кавалак:

«Пра важнасць чыгунак шмат напісана. Аднак пры іх будаўніцтве часта робіцца так, што гарады і вузлавыя станцыі абслугоўваюцца добра, а малыя гандлёвыя пункты не маюць доступу да чыгункі. Часта чыгункі пракладаюць па стратэгічных меркаваннях, а не для гандлёвага ці прамысловага развіцця, і яны не служаць тым раёнам, праз якія праведзены. Такія чыгункі не прыбытковыя і не апраўдваюць сябе.

Справа ідзе якраз пра чыгуначную лінію Балагое–Сядлец, якая перасякае Лідскі павет. Служачы скразному транзіту тавараў і ў малой ступені патрэбам павета, яна не спрыяе развіццю прамысловасці і гандлю, а нават знішчае тое, што ўжо было дасягнута раней праз прыватную ініцыятыву.

Станцыі гэтай лініі знаходзяцца далёка ад мястэчак, вёсак і маёнткаў, што падвышае кошт дастаўкі тавараў, тым больш што грунтовыя дарогі ўвосень і ўвесну практычна адсутнічаюць. Нешматлікія шашэйныя дарогі не дапамагаюць, бо, напрыклад, наша галоўная шашэйная дарога ідзе паралельна новай чыгунцы. Гандляры мястэчка Васілішкі лепш едуць па шашы 28 вёрст у Ліду, чым 4 вярсты да станцыі Скрыбаўцы.

Лесаматэрыялы, галоўны артыкул прыбыткаў нашага павета, гніюць па два і больш гады, чакаючы часу, калі іх можна будзе вывезці. ... і лясныя гаспадаркі не маюць магчымасці гандляваць з прыбыткам. ...

У паўднёва-заходняй частцы павета добра расце бульба. У апошні час яна праз порт ў Лібаве пачала прадавацца за мяжу. Але і збыт бульбы абмяжоўваецца тымі ж прычынамі. Пры наяўнасці шляхоў зносін Лябёдская і Васілішская волаці маглі б вывозіць па 300 000 пудоў бульбы. Для сушкі бульбы на экспарт маецца нават адмысловы завод, які аднак не можа прыбыткова працаваць.

... Збыт ячменю і жыта абмяжоўваецца патрэбамі 2 брова-раў і 1 дрожджава-вінакурнага завода.

Урадлівыя ўчасткі зямлі па рэках Лебяды, Касцянеўка і на захад ад іх праз нейкі час могуць пераўтварыцца ў плантацыі буракоў. Першыя доследы ў гэтай справе далі выдатныя вынікі. Праектуецца пабудова цукровага завода, які зойме пад буракі 1 000 дзесяцін. Для атрымання неабходных матэрыялаў і адпраўкі прадуктаў вытворчасці спатрэбіцца 2 339 вагонаў.

У некаторых месцах павета шмат будаўнічага каменю, ён вывозіцца пакуль толькі праз станцыю Ражанка. А ў кірунку Васілішак без карысці ляжаць цэлыя кучы сабранага каменю, з-за адсутнасці дарог яго немагчыма вывозіць у Скрыбаўцы.

Усё гэта разам прыводзіць да думкі, што чыгунка, пракладзеная ў патрэбным кірунку, зможа вырашыць гэтыя праблемы.

З гэтай мэтай ў 1898 годзе абшарнікі Лідскага павета стварылі праект злучэння станцыі Ратамка Лібава-Роменскай чыгункі са станцыяй Гродна С-П.-Варшаўскай чыгункі.

Праз нейкі час была пабудавана Балагое-Сядлецкая чыгунка, якая на ўчастку Маладзечна-Ліда прайшла прыкладна па меркаваным абшарнікам маршруце, аднак на захад ад Ліды, маючы толькі ваенныя мэты, абмінула ўсе значныя населеныя пункты.

Каб з карысцю для насельніцтва паправіць гэта і ўзняць дабрабыт павета, лідская павятовая дарадчая па дарожным будаўніцтве камісія прапанавала пабудаваць адгалінаванне чыгункі працягласцю 101,5 вярсты. Яна павінна злучыць прыстань на Нёмане ў Орлі і праз Жалудок выйсці да Скрыбаўцаў, далей на Васілішкі, каля вёсак Арцішкі і Баяры, праз лясныя масівы князя Друцкага-Любецкага, потым праз

Астрыну і далей каля казённых уладанняў будаўнічага лесу злучыцца са станцыяй Гродна.

Трэба заўважыць, што мястэчкі Жалудок, Васілішкі і Астрына вядуць буйны гандаль хлебам, быдлам і свінямі. Акрамя таго Васілішкі гандлююць насеннем ільну, а Жалудок і Астрына – коньмі.

Праектаваная лінія на ўчастку Скрыбаўцы–Орля дакранецца да лясоў князёў Святаполк–Чацвярцінскіх плошчай 11 608 дзесяцін з штогадовай высечкай у 10 175 куб. сажняў дрэва. Большая частка лесу пойдзе на станцыю Скрыбаўцы, а меншая частка – плытамі па Нёмане. Тут жа ёсць 300 дзесяцін казённага лесу з штогадовай высечкай у 35 куб. сажняў.

На ўчастку Васілішкі–Астрына праектаваная чыгунка павінна прайсці каля лясных прыватных участкаў агульнай плошчай 6 130 дзесяцін: з іх 4 000 дзесяцін належыць князю Друцкаму–Любецкаму, а 1 500 дзесяцін – Грабоўскаму. Высечаны тут лес да гэтага часу гужавым транспартам вывозіцца ў Ліду.

Далей ідзе казённы лес плошчай у 3 000 дзесяцін.

На шляху ад Астрыны да Гродна ёсць лес князя Сапегі плошчай 5 245 дзесяціны, і 1 524 дзесяціны лесу ляжыць за межамі павета. Штогадовыя высечка – 4 875 куб. сажняў лесу. Чыгунка бліжэй да Гродна зможа абслугоўваць казённыя лясы плошчай у 49 384 дзесяціны і прыватны лес плошчай у 8 506 дзесяцін.

Супаставім кошт лесу ў гэтых мясцінах з магчымым прыбыткам і заўважым, што зараз гэтыя лясы маладаступныя, бо ўвесь прыбытак з'ядае дастаўка грузу. Напрыклад, пры кошце кубічнай сажні лесу ў 30 руб. за перавозку яе коньмі прыйдзецца заплаціць 20 руб.

У павеце ёсць яшчэ фанерная, мукамольная, вінакурная і папяровая фабрыкі, і таму агульны рух можа скласці 28 511 вагонаў. Пры будоўлі на роўным месцы паміж водападзелаў, без рэк, стрэлак і рухомага саставу, будаўніцтва 1 вярсты можа каштаваць 25 000 руб.

Адсутнасць эканамічнага росту на Лідчыне прымушае звярнуць увагу на гэты праект і дамагчыся асігнавання неабходных сродкаў».

У снежні 1912 года было паведамлена, што Міністэрства шляхоў зносін выпрацоўвае новы статут аб службе на казённых чыгунках. На службу пачалі прымаць усіх падданных, пачынаючы з узросту 17 гадоў, якія не з'яўляліся сябрамі нелегальных партый і не былі раней судзімыя. Жанчыны дапускаліся на службу, але без атрымання імі правоў дзяржаўнай службы. Усе службоўцы былі абавязаны захоўваць службовую тайну, быць ветлівымі і пачцівымі ў адносінах са старэйшымі па службе. Тыя, хто праслужыў два гады, атрымлівалі прывілей пастаяннага службоўца.

Заробкі на чыгунцы былі ў сярэднім у два разы большыя за заробкі на іншых прадпрыемствах. У 1913 годзе стаўкі зарплаты на Палескай дарозе былі наступныя: інжынеры атрымлівалі 1 800–2 400 руб. у год, тэхнікі – 1 200 руб. у год, дарожныя майстры – 480–720 руб. у год, машыністы, у залежнасці ад класа – 742–2 000 руб. у год, качагары – 255–270 руб. у год, счэпшчыкі вагонаў – 240–468 руб. у год, стрэлачнікі – 240–156 руб. у год, шараговыя калейцы – 144–228 руб. у год¹. У 1882 годзе на Палескай дарозе было зацверджана «Палажэнне аб абмундзіраванні...». Абмундзіраванне атрымлівалі тэлеграфісты і тэлефаністы, машыністы і памочнікі машыністаў паравозаў, качагары і дарожныя майстры і шматлікія іншыя катэгорыі чыгуначнікаў, у сярэднім на абмундзіраванне аднаго работніка трацілася 11 руб. 43 капейкі ў год. Выплочвалі грошы на здыманне кватэры (некаторым катэгорыям работнікаў давалася бясплатнае жыллё), розныя прэміі, у выпадку працы за межамі сваёй зоны – камандзіровачныя і сутачныя выплаты, розныя грашовыя дапамогі.

А прадстаўнікі вядучых прафесій – паровознікі ці дзіжэнцы ў перыяд 1900–1914 гадоў нават ператварыліся ў прывілеяванае працоўнае саслоўе. Іх бытавая забяспечанасць перад рэвалюцыяй наблізілася да ўзроўню адміністрацыйных служачых – кіраўнікоў.

¹ Железная дорога Беларуси. История и современность. Минск, 2001. С. 100, 112.

Для параўнання. Кошт страў у чыгуначнай сталовай быў: суп без мяса – 5 кап., каша з маслам – 5 кап., суп з мясам – 10 кап., смажаніна – 10 кап., «пры ўсіх стравах адпускаецца неабмежаваную колькасць хлеба на чалавека бясплатна».

Дастаткова сказаць, што сярэдні заробак паравознага машыніста I класа на казённай дарозе ў 1914 годзе – болей за 2 000 рублёў у год разам з прэміяльнымі. На прыватных дарогах гэты заробак быў яшчэ вышэй. Для параўнання: жалаванне прафесара сталічнага ўніверсітэта тады складала каля 3 000 рублёў у год. Пры гэтым не трэба забываць аб пашане і высокай прэстыжнасці, якімі карысталася прафесія чыгуначніка, звязанага з рухам цягнікоў, а тым больш машыніста, начальніка станцыі або галоўнага кандуктара.

Побытавыя ўмовы чыгуначных рабочых таксама паступова паляпшаліся. Паўсюль адкрываліся чыгуначныя бальніцы, фельчарскія пункты, сталовыя, клубы, бібліятэкі, народныя дамы (аналаг дома культуры), рамесныя вучэльні, школы. Чыгуначныя ўлады мэтанакіравана ўкладвалі велізарныя сродкі ў развіццё культуры і народнага побыту на чыгунцы. Ім патрабаваліся паўнаважныя спецыялісты, бо яны ведалі, што менавіта адукаваныя і культурныя людзі могуць працаваць безаварыйна і эфектыўна. Чыгунка становілася распаўсюднікам не толькі цывілізацыі, але і асветы. І Палеская чыгунка ў гэтым сэнсе не адрознівалася ад іншых чыгунак. Чытаем у тагачаснай прэсе: «Пры ўправе Палескай дарогі адкрыты аднагодовыя вячэрнія курсы для працаўнікоў. У праграму ўваходзіць чытанне, пісьмо, пачаткі арыфметыкі і алгебры, геаметрыя і малюнак, вучні знаёмяцца з асновамі тэхналогіі дрэва і металу, асновамі фізікі і хіміі».

Да пачатку Першай сусветнай вайны, 3–4 мая 1914 года архіепіскап Літоўскі і Віленскі Ціхан (Бялавін), будучы патрыярх Маскоўскі і ўсяе Русі наведаў Ліду. Відавочца гэтага візіту пісаў: «На чыгуначным вакзале яму наладзілі ўрачыстую сустрэчу пад высокай аркай з зеляніны і сцягоў, збудаваную чыгуначнікамі. Зелянінай і сцягамі была ўпрыгожаная ўся дарога ад вакзала да Міхайлаўскага сабора ...».

Першая сусветная вайна

25 ліпеня 1914 года на лідскай чыгуначнай станцыі была вывешана аб'ява пра тое, што дарога здымае з сябе ўсялякую адказнасць за тэрміны перавозу грузаў. Гэта быў першы знак будучай вайны. Ужо 26 ліпеня войскі ўзялі пад узмоц-

неную ахову ўсе чыгуначныя аб'екты: масты, водаправоды і іншыя тэхнічныя сродкі абслугоўвання, а таксама сувязь. Усюды стаялі ўзброеныя салдаты, забараняўся нават выхад на перон вакзала. Паліцыя і жандары «па сакрэце» разказвалі гараджанам, што такія экстраардынарныя меры бяспекі выкліканы небяспекай забастоўкі чыгуначнікаў. З 31 ліпеня былі адменены ўсе пасажырскія цягнікі, і чыгунка пачала ліхаманкава перавозіць адмабілізаваныя войскі. З іншых чыгунак у Ліду былі перагнаны дадатковыя лакаматывы, прыбылі новыя лакаматыўныя брыгады і іншыя спецыялісты-чыгуначнікі. Яшчэ 14 ліпеня 1914 года, да пачатку Першай сусветнай вайны, пры дырэкцыі Палескай чыгункі быў створаны адмысловы камітэт для падтрымання належнага вайсковага парадку на дарозе.

Чыгункі з'яўляліся, па сутнасці, амаль адзіным відам транспарту, які абслугоўваў ўсе віды папаўнення і забеспячэння Рускай арміі ў вайне 1914–1917 гг. Чыгункі добра выканалі працу па мабілізацыі арміі і засяроджанні яе на тэатры ваенных дзеянняў. Тысячы воінскіх эшалонаў своечасова прыбылі да месцаў прызначэння, толькі падчас канцэнтрацыі войскаў пры мабілізацыі перавезена больш за 3 500 эшалонаў. Выключная важнасць чыгунак для Расіі бачна хоць бы з такіх лічбаў: сярэдні пераезд навабранцаў пры мабілізацыі ў Расіі быў роўны 900–1000 вёрст, у Францыі, Германіі і Аўстра-Венгрыі гэты сярэдні пераезд не перавышаў 200–300 вёрст.

Штаб Паўночна-Заходняга фронту ў жніўні 1914 года месціўся ў Лідзе, у горадзе знаходзіліся галоўнакамандуючы Паўночна-Заходнім фронтам генерал Жылінскі і начальнік штаба генерал Янушкевіч.

7 жніўня англа-французскія і нямецкія войскі сутыкнуліся – на заходнім фронце пачалася Пагранічная бітва. Пасля кровапралітных баёў 16 жніўня пала бельгійская крэпасць Льеж. На Усходнім фронце вайна пачалася з Усходне-Прускай аперацыі – 17 жніўня руская армія перайшла мяжу, пачаўшы наступ на Усходнюю Прусію. На чыгунцы быў цалкам спынены рух пасажырскіх цягнікоў – ішлі цягнікі з мабілізаванымі, са спазненнем на 12 і болей гадзін рухаліся

паштовыя цягнікі. Без дазволу ўладаў людзям стала немагчыма з'ездзіць нават з Ліды ў Вільню.

І якраз 16 жніўня 1914 года, калі на Заходнім фронце паў Льеж, а расійскія войскі рыхтаваліся заўтра перайсці нямецкую мяжу, на станцыі Ліда адбылося крушэнне вайсковага цягніка, якое на нейкі час заблакіравала важную вузлавую чыгуначную станцыю. Прычына крушэння цягніка – памылка стрэлачніка, прытым не ў пераносным, а ў самым прамым сэнсе. З судовай справы аб крушэнні, якая зараз захоўваецца ў Дзяржаўным гістарычным архіве Літвы, бачна, што 16 жніўня (3 жніўня па старым стылі) 1914 года каля 6 гадзін раніцы пры выхадзе са станцыі Ліда пацярпеў крушэнне вайсковы цягнік № 60, які ішоў на станцыю Вільня.

Абставіны крушэння былі наступныя. Атрымаўшы сігнал да адпраўлення і сігнал аб тым, што стрэлкі падрыхтаваныя, машыніст цягніка Сакруценка пачаў рух, аднак праехаўшы стрэлку № 16, адчуў моцны штуршок пад паравозам і бакавое хістанне, з-за чаго, прыняўшы ўсе неабходныя меры, спыніў цягнік. Аказалася, што паравоз і тэндар усімі коламі сышлі з рэек. За імі з рэек сышлі вагон 1-га класа і два вагоны 3-га класа, у якіх знаходзіліся ніжнія чыны. Па аглядзе рэек аказалася, што пасля стрэлкі № 16 паравоз пайшоў па трэцяй каляі – на Маладзечна, а вагоны па другой каляі – на Вільню. Гэта ўказвала на тое, што стрэлка № 16 была пераведзена ў той час, калі цягнік праходзіў па ёй. Дзяжурны сігналіст на блок-пасту, Мардас, прызнаўся жандарскаму унтар-афіцэру, які рабіў дазnanне, што атрымаўшы паведамленне аб адпраўленні цягніка № 60, ён паставіў стрэлку № 16 на Вільню, але перад набліжэннем цягніка заўважыў, што напярэймы яму ідзе паравоз. Тады, баючыся сутыкнення, ён пераставіў стрэлку № 16 на Маладзечна і даў паравозу сігнал спыніцца. Паравоз спыніўся, і Восіп Мардас, бачачы, што вайсковы цягнік яшчэ не дайшоў да стрэлкі, зноў перавёў яе на Вільню. Але ў сапраўднасці паравоз вайсковага цягніка ўжо паспеў праехаць яе, і стрэлка была пераведзена пад тэндарам. Таму паравоз і вагоны пайшлі па розных рэйках, і адбылося крушэнне.

На шчасце, крушэнне не прывяло да сур'ёзных пашкоджанняў сярод жаўнераў. Пад час крушэння радавы 177-га

пяхотнага Ізборскага палка Павел Зуеў, які сядзеў на верхніх нарах, ад штуршка страціў прытомнасць. На яго галаве знойдзены тры раны, якія доктар палічыў лёгкімі. Другі радавы 178-га пяхотнага Вандэнскага палка Георгі Разанаў, пачуўшы крыкі пра крушэнне, скокнуў з вагона і пашкодзіў сабе нагу. «У выніку нага апухла, на левай ступні доктар знайшоў сінякі».

Прыцягнуты ў якасці абвінавачанага, Восіп Мардас прызнаў сабе вінаватым і пацвердзіў дадзеныя ім раней жандарам тлумачэнні. З судовай справы бачна, што «селянін Шумскай воласці Віленскага павета і губерні Восіп Мардас, 30 гадоў, абвінавачваўся ў тым, што, працуючы стрэлачнікам-сігналістам станцыі Ліда і знаходзячыся ў якасці дзяжурнага на блок-пасту станцыі, ён 16 жніўня 1914 года па неасцярожнасці пры выкананні сваіх абавязкаў перавёў стрэлку № 16 у той час, калі па ёй праходзіў вайсковы цягнік № 60, што прывяло да крушэння».

Пры аглядзе чыгуначнай каляі выяўлена: 15 рэек пагнута, 15 шпал і 23 перавадныя брусы зламаны. Згодна з інжынерным заключэннем, Палескай чыгунцы нанесена шкода на суму 851 рубель 55 капеек.

З судовай справы мы дазнаёмся, што Восіп Мардас – літовец, католік, незаконнанароджаны, пісьменны, да п'янства не схільны, маёмасці не мае, раней не судзімы.

Падчас допыту, начальнік станцыі Ліда Казімір Феліксавіч Якімовіч (48 гадоў, рэфарматарскага веравызнання, жыве пры станцыі Ліда) сказаў, што Восіп Мардас служыць на станцыі Ліда ўжо тры гады. Пачаў з вартаўніка, потым перайшоў у стрэлачнікі. Адрозніваўся дакладнасцю ў працы і «цвярозасцю». Якімовіч сказаў: «Памылку Мардаса я тлумачу выпадковасцю, а можа быць і стомленасцю, таму што ён дзяжурыв у гэты раз з 8 гадзін вечара, а крушэнне адбылося ў 6 гадзін раніцы».

Суд адбыўся 16 снежня 1914 года ў зале судовых пасяджэнняў Віленскага акруговага суда ў Лідзе без прысяжных засядацеляў, старшыня суда – А. В. Пятухой. Разгледзеўшы справу, суд прыгаварыў: Восіпа Мардаса падвергнуць арышту ў памяшканні лідскай паліцыі на 10 дзён, усклаўшы на яго

судовыя выдаткі, якія, аднак, з-за яго неплацёжа здольнасці прыняць на кошт казны.

Больш за ўсё ў гэтай гісторыі мяне прыемна ўразіў гуманны прыгавор суда.

Вайна толькі пачалася, але ўжо 10 і 13 верасня нямецкі дырыжабль Z-12 скінуў на чыгуначныя станцыі Ліда і суседнюю Вілейку 4 000 кг бомбаў.

Пасля наступу немцаў ва Усходняй Польшчы рэзка вырасла значэнне Лідскага аэрадрома, бо сюды з-пад Варшавы пераляцела эскадра самалётаў «Ілья Мурамец». Узнікла патрэба ў дастаўцы вялікай колькасці грузаў на аэрадром, і была пабудавана каля адвакзала да лідскага аэрадрома. Легендарнай асаблівасцю гэтай будоўлі стала тое, што будавалі каляю, у тым ліку цераз пойму рэчкі Лідзейкі, адны жанчыны (мужчыны пагалоўна былі мабілізаваныя ў войска).

На пачатку 1915 года начальнікам станцыі Ліда працаваў ганаровы гараджанін Казімір Феліксавіч Якімовіч, станцыі Беняконі – асабісты ганаровы гараджанін Аляксандр Якімавіч Салаўёў, станцыі Воранава – селянін Казімір Пятровіч Манкевіч, станцыі Бастуны – ганаровы гараджанін Пётр Іванавіч Гацкевіч, станцыі Гуды – мешчанін Альбін Францавіч Вагнер, раз'езда Мінойты – ганаровы гараджанін Аляксандр Мікалаевіч Цвяткоў, станцыі Нёман – мешчанін Валянцін Шімкавіч Сулававаў, станцыі Юрацішкі – селянін Сцяпан Міхайлавіч Дрэка, станцыі Гаў'я – селянін Аляксандр Васільевіч Амелянюк, станцыі Скрыбава – мешчанін Фёдар Іванавіч Зайцаў. Цікава назіраць, як з цягам часу пасада начальніка станцыі дэмакратызуецца.

Хутка была акупавана ўся Заходняя Беларусь.

Немцы занялі Ліду 22 верасня 1915 года, але баі за горад пачаліся ўжо 21 верасня. Гэта бачна з тэлеграмы, адпраўленай 22 верасня з Маладзечна начальнікам Лідскага аддзела Палескіх чыгунак інжынерам-тэхнолагам А. А. Чаманскім ва Управу Палескіх чыгунак: «Выехаў з Ліды ўчора ў 10 гадзін апошнім цягніком. Усю ноч ўзмоцнена вывозіліся з Ліды на Маладзечна пакінутыя склады. У 4 гадзіны раніцы паблізу станцыі Ліда пачаўся бой і падвоз на станцыю параненых,

якімі былі перапоўненыя ўсе памяшканні станцыі. За апошнія дні адпраўлена каля 20 цягнікоў з параненымі. За 3 дні эвакуацыі было 4 выпадкі крушэння ... цягнікоў са значнымі тэрмінамі спынення руху, бо тэрмін эвакуацыі быў абмежаваны і з-за крушэння не было магчымасці накіраваць цягнікі на Баранавічы. Я закрыў ... перагон Палачаны–Лістапады, на якім стаяла 40 паяздоў. Прыбыў у Маладзечна сёння раніцай ... бо ўсю ноч прастаяў на перагоне Палачаны–Маладзечна, дзе цягнік, у якім я ехаў са службоўцамі станцыі Ліда, пацярпеў крушэнне з-за наезду на яго другога цягніка, які ішоў услед нашаму. ... Станцыю Маладзечна знайшоў пакінутай службоўцамі з-за абстрэлу непрыяцелем ... будынак станцыі папсаваны ...».

Пры адступленні рускіх войскаў з Ліды ў 1915 годзе ў горадзе былі знішчаны будынак вакзала, віадук на скрыжаванні Палескай і Полацк–Сядлецкай чыгунак каля сучаснай бальніцы і воданарпорная вежа, рускія войскі ўзарвалі ўсе чыгуначныя масты, у тым ліку і праз раку Гальшанку на перагоне Юрацішкі—Вайгяны. Немцы не аднаўлялі мост, а блізка ад яго ўладкавалі станцыю перагрузкі з шырокай і вузкай каляямі.

На ўчастку Масты – Ліда рускія войскі пры дапамозе адмысловых прыладаў моцна разбурылі чыгунку. Былі сарваныя рэйкі а шпалы вырваны з баласту. Таму прыйшлося цалкам па новаму ўкладаць каляю. Тым не менш, 8-га снежня 1915 г. дарога Гродна – Масты – Ліда была перашыта на еўрапейскі стандарт і пачала працаваць па часоваму мосту праз Нёман. Аднак з-за слабага водазабеспячэння, на пачатку дарога магла прапускаяць толькі дзве пары паравозаў у суткі. З 16 кастрычніка 1915 г. пачалося аднаўленне моста праз Нёман у ст. Масты. Работы былі закончаны толькі ў маі 1916 г. 13 кастрычніка была адноўлена дарога Ліда – Вільня, да 26 кастрычніка цягнікі пашлі да станцыі Багданава, 4 студзеня 1916 г. пабудаваны часовы мост праз Нёман у станцыі Сялец але рух па участку Ліда – Баранавічы з перагрузкай у Сяльцы пачаўся раней, у яшчэ 10 кастрычніка 1915 г.

Станцыя Багданаў стала апошняй перад лініяй фронту. Віленская беларуская газета «Гоман» пісала ў 1917 годзе: «Багданаў – тыповая беларуская вёска, якой перад вайной

ніхто не знаў, апроч найбліжэйшых ваколіц. Цяпер яе апісваюць ваенныя карэспандэнты ўсіх вялікіх газет... . Прычына гэтага – тое, што Багданаў апошняя станцыя чыгункі Ліда–Маладэчна і ляжыць пры самым фронту. Вёску гэту пакінулі ўсе жыхары, і ў ёй цяпер жывуць толькі нямецкія салдаты. Дзіўнае ўражанне робіць гэта беларуская вёска са сваімі новымі жыхарамі – ваеннымі, у той час як яе сыны беларусы знаходзяцца невядома дзе».

Станцыя Лістапады на ўчастку Маладзечна–Ліда пры наступе немцаў у 1915 годзе разбурана артылерыяй. Пасля вайны замест аднаўлення гэтай станцыі была пабудавана бліжэй да Маладзечна новая станцыя Гаронькі (зараз Валожын).

Трэба адзначыць, што са стратай вузлоў Вільня, Ліда, Баранавічы расійская армія пазбавіліся адзінага добрага шляху зносін паміж франтамі ад Вільні да Роўна. Таму некаторы час для перавозак з поўначы на поўдзень карысталіся ламаным і вакольным шляхам: Дзвінск–Полацк–Маладзечна–Гомель, адсюль ці на Лунінец–Роўна, або на Бахмач–Кіеў–Казацін. Слабая чыгуначная сувязь была зусім незадавальняючай, і таму з максімальнай хуткасцю была пабудавана ў абыход Баранавіцкага вузла чыгунка ад станцыі Сіняўка на Буды, і чыгунка Калінкавічы–Карасцень, збудаваны часовы драўляны мост праз раку Прыпяць. Пасля гэтага становішча трохі палепшылася.

З 18 мая па 3 чэрвеня 1916 года кайзер Германіі Вільгельм II быў у паездцы, (Гамбург–Берлін–Мітава (Елгава)–Вільня–Ліда–Слонім–Гродна–Марыебург). Захаваліся паштоўка і шэраг здымкаў, якія адлюстроўваюць знаходжанне кайзера на Лідскім вакзале.

З 15 верасня 1916 года для руху цывільных людзей і тавараў адкрыты наступныя участкі чыгункі: Вільня–Новасвенцяны; Вільня–Ліда; Ліда–Масты–Гродна; Ландвараў–Гродна–Ласосна; Араны–Аліта. З 1 студзеня 1917 года цывільныя асобы атрымалі дазвол «карыстаць са скорых паяздоў і ездзіць як у 2 і 1 класе, так і ў спальных вагонах».

Для стабільнай працы чыгункі з Германіі было прывезена і ўстаноўлена ў Лідскім чыгуначным дэпо сучаснае

абсталяванне. Асаблівая ўвага была ўдзелена чыгуначнай станцыі Нёман, што каля вёскі Сялец: былі ўсталяваныя новыя механізмы, пабудаваны пад'язныя шляхі, будынкі пакгаўзаў і т.д. На тэрыторыі павета былі пракладзеныя новыя вузкакалейныя чыгуначныя шляхі. Цікава адзначыць той факт, што менавіта германскія акупанты пачалі распрацоўку тарфяных залежаў, якімі багатая Лідчына.

У 1918 годзе, пасля Брэсцкага міра сярод іншых участкаў чыгункі Ліда–Багданава «адкрыты для публічнага пажырскага і таварнага руху. Асобнага дазвалення ад... жалезнадарожнай дырэкцыі на куплю білетаў адгэтуль не трэба».

Сыходзячы з горада Ліда, згодна з Брэсцкай дамовай, нямецкія войскі перадалі мясцоваму рэвалюцыйнаму камітэту зброю. У ноч з 27 на 28 снежня 1918 года часткі германскіх войскаў сталі пакідаць Ліду. За тры дні праз чыгуначную станцыю прайшло больш за тры дзясяткі вагонаў са зброяй, амуніцыяй, фуражом і іншым ваенным абсталяваннем. Неабходна адзначыць такі факт: камандаванне бальшавікоў прызнавала, што на тэрыторыі павета і горада адыход нямецкіх войскаў не суправаджаўся марадзёрствам і псаваннем чыгуначнай маёмасці. Пакідаючы горад, нямецкія салдаты арганізавалі рэвалюцыйны мітынг салідарнасці з мясцовым насельніцтвам. Такія ж мітынгі адбыліся і ў шэрагу іншых населеных пунктаў Лідчыны.

3 студзеня 1919 года нямецкія войскі чыгункай пакінулі тэрыторыю Лідскага павета.

Польска–бальшавіцкая вайна

Вялікую ролю адыгрывала чыгунка і падчас польска–бальшавіцкай вайны.

Акрамя таго, для перавозак войскаў і грузаў актыўна выкарыстоўваліся бронецягнікі. Напрыклад, падчас штурму горада польскімі войскамі ў красавіку 1919 года супраць іх дзейнічалі два бронецягнікі чырвоных. У поўдзень польская конная артылерыя трапнымі стрэламі знішчыла першы. Далёка былі чутны страшныя выбухі пры дэтанацыі снарадаў, частка вагонаў цалкам згарэла, адзін лакаматыў

быў пашкодзаны, але другі з некалькімі вагонамі з'ехаў. Гэту частку бронецягніка хутка захапілі легіянеры. Наступ польскіх войскаў пачаўся з таго, што польская кавалерыя перарэзала чыгунку Ліда-Маладзечна. Наступ палякаў спынены ў прыгарадзе горада Закасанка (зараз – раён вуліцы Свядлова), тут дзейнічаў другі бальшавіцкі бронецягнік. Аднак легіянеры прарваліся праз чыгуначную лінію і ўварваліся ў Ліду з поўначы, у вулічных баях кожны дом чырвоных адбіваўся штыкавымі атакамі. Некалькі разоў легіянераў выбівалі з горада, аднак ім удалося падарваць чыгуначныя рэйкі, пасля чаго бронецягнік быў падбіты артылерыяй. У гэтых баях 1-ы батальён страціў 13 забітымі і 68 параненымі. 17 красавіка а 4-й пачаўся штурм горада з усіх бакоў, прычым легіянеры з поўдня прарваліся да чыгуначнага вакзала, пасля чаго яны разам з жаўнерамі Сувальскага палка захапілі цэнтр горада. Да 6-й Ліда была захопленая. У выніку адзін з бронецягнікоў чырвоных быў захоплены, на станцыі польскаму войску дасталіся некалькі цягнікоў са зброяй і амуніцыяй, узяты ў палон 350 чырвонаармейцаў. Чырвоных, якія адступалі з горада, каля Ліпнішак яшчэ раз разграміла польская кавалерыя. У поўдзень у горад прыбыў начальнік польскай дзяржавы Пілсудскі.

У той жа дзень ад камандзіра падбітага бронецягніка № 32, які ўсё ж уцёк з Ліды ў Беняконі, чырвоныя даведаліся, што барацьба за Ліду ўжо пачалася і ў горадзе адбыліся вулічныя баі. Больш камандзір бронецягніка нічога не ведаў. 17 красавіка 1919 года Рэўваенсавет Рэспублікі выдаў палявую зводку, у якой паведаміў што польскае войска ўзяло Ліду, паміж станцыямі Бастуны і Воранава чыгуначныя рэйкі разабраныя «легіянерамі».

Підсудскі зрабіў запіс: «19 красавіка ў Лідзе: усё ў парадку, чыгуначныя рэйкі адрамантавалі, шляхі трымаем, работа зроблена. Абедаў у сувальшчан [у Сувальскім палку – Л. Л.], яны ў настроі і імкнуцца на Вільню ...».

18 красавіка кавалерыйская група палякаў пачала бой за Вільню, пры гэтым віленскія чыгуначнікі заблакіравалі шляхі і не далі магчымасці чырвоным выйсці з горада. Наадварот, на станцыі Беняконі імі была арганізавана хуткая

пагрузка польскіх войскаў, якія падыходзілі з боку Ліды, і перавозка іх у Вільню. 20 красавіка Вільня была ўзята.

Ужо ў ліпені 1919 года быў адноўлены рэгулярны рух паміж Лідай і Вільняй. З Вільні да Ліды цягнік выходзіў кожны дзень у 6–00 і ў 16–00. З Ліды на Вільню ў 10–50 і ў 16–00.

Улетку 1920 года пачалося контрнаступленне Чырвонай Арміі двума франтамі: Паўднёва–Заходні рухаўся на Львоў; Заходні пад камандаваннем Тухачэўскага прасоўваўся па Беларусі і Літве (11 ліпеня Чырвонай Арміяй былі ўзяты Мінск і Маладзечна, 19 ліпеня – Гродна, 20 ліпеня – Вільня, 1 жніўня – Брэст). Ар’ергардныя баі з Чырвонай арміяй пад Лідай вялі часткі генерала Л. Жалігоўскага. Палякі спрабавалі стабілізаваць фронт па Гаўі і Нёмане і прыкрыць Ліду, дзе знаходзіліся вялікія армейскія склады. Ліду ўтрымлівалі да таго часу, пакуль па чыгунцы не былі вывезеныя ўсе армейскія запасы. Пасля гэтага, у ноч з 17 на 18 ліпеня, польскія войскі пакінулі горад.

Да канца ліпеня 1920 года савецкія войскі падышлі да Варшавы і Львова. Пачалося наступленне на Варшаву. Аднак у ходзе Варшаўскай аперацыі ў канцы ліпеня–першай палове жніўня 1920 года Чырвоная Армія пацярпела велічэзную паразу. Ранкам 28 верасня брыгады 1–й пяхотнай дывізіі Легіёнаў знаходзіліся каля Ліды. Пасля цяжкіх вулічных баёў, якія працягваліся да раніцы 29 верасня, горад быў узяты. Як і ў 1919 годзе, у вулічных сутыкненнях выкарыстоўвалася артылерыя, асаблівую цікаўнасць для абодвух бакоў меў лідскі чыгуначны вузел.

Ва усіх гэтых вайсковых аперацыях чыгунка мела вырашальнае значэнне.

Мірны перыяд

З 1920 года чыгункі Лідчыны ўваходзілі ў склад Віленскай акруговай дырэкцыі Польскіх дзяржаўных чыгунак на правах рэгіянальнага аддзела. Лідскі аддзел меў 703 км чыгункі і 2 226 супрацоўнікаў, і, дарэчы, чыгунка з’яўлялася найбуйнейшым працадаўцам у рэгіёне. Большая частка каля і яшчэ немцамі была перашыта на еўрапейскі стандарт (з 1524 на 1435 мм), што спрыяла хуткай інтэграцыі ў польскую транспартную сетку.

З-за змяншэння аб'ёму перавозак па адпачатку дзвюхкалейнай лініі Ліда–Маладзечна (яна стала амаль што тупіковай) на гэтым адрэзку была знята другая каляя.

Па меры таго, як ў 1920-х патроху аднаўлялася эканоміка, пачалі з'яўляцца планы пабудовы новых чыгуначных ліній. Яшчэ ў 1926 годзе віленскаму ваяводзе быў перададзены праект будоўлі чыгуначнай лініі Вільня–Эйшышкі–Радунь. Газеты пісалі, што лінія мела б вялікае значэнне, бо злучыла б Вільню з паўднёвымі ваколіцамі горада.

У 1937 годзе прэса паведамляла пра намер польскага ўрада пачаць будоўлю новых чыгунак: Паставы–Ашмяны–Ліда, Івацэвічы–Навагрудак–Маладзечна (ці Ашмяны), Шаркаўшчына–Дзісна. Ніводзін з гэтых планаў не быў рэалізаваны.

Лідскі чыгуначны вузел. Па ўспамінах відавочцаў, на пачатку 1920-х, пакуль не быў адноўлены будынак вакзала, замест яго выкарыстоўвалася таварная кантора чыгункі — зараз адзін з будынкаў паліклінікі па вуліцы Труханава.

У верасні 1928 года віленская прэса паведаміла, што рамонт лідскага чыгуначнага вакзала закончаны. Вакзал быў адноўлены па праекце вядомага архітэктара Тадэвуша Раствароўскага¹. Дарэчы, па праектах гэтага архітэктара была адноўлена большасць вакзалаў на тэрыторыі Віленскай дырэкцыі чыгунак. Найбольш вядомыя вакзалы ў Бялай Падлясцы, Пінску, Лідзе, Ваўкавыску. Таксама ён спраектаваў шэраг меншых вакзалаў на лініях Вільня–Ліда–Ваўкавыск–

¹ Тадэвуш Раствароўскі (1860–1928) – архітэктар, мастак, землеўладальнік. У 1885 г. атрымаў ступень архітэктара 2 класа ў Пецябургскай Акадэміі мастацтваў, пасля дадатковай вучобы за мяжой пасяліўся ў Вільні, будаваў дамы, палацы, касцёлы, а пасля 1921 г. – чыгуначныя станцыі. Пабудаваў палац Путкамераў у Бельцінах, Ваньковічаў у Рудакове, прымаў удзел пры праектаванні палаца ў Белавежы, пабудаваў гатэль Св. Георг у Вільні (зараз «Grand Duke Palace»), касцёлы ў Ландвараве і Салечніках, праектаваў будынак чыгуначнага вакзала ў Бялай Падляске, сцэнамі з міфалагічнымі сюжэтамі аздобіў плафоны палацавых залаў у Нароўлі і Добасні, маляваў партрэты і акварэлі, праектаваў эмблемы Літоўска–Беларускага фронту Сярэдняй Літвы. Быў уладальнікам маёнтка Лесна ў гміне Лейпуны (зараз – Lejpalingis) парафіі Лішкаў (зараз – Liskiava) з прыгожым дамініканскім касцёлам. Пасля 1-й Сусветнай вайны жыў у Вільні ў сваёй віле па Мантвілаўскім завулку. Памёр у Вільні, пахаваны на могілках Роса.

Сядлец (напрыклад, вакзал у Бастунах), Вільня–Маладзечна, Ліда–Баранавічы–Лунінец.

Пасля аднаўлення вакзал быў пафарбаваны ў светла-крэмавы колер і пакрыты чырвонай дахоўкай. Пасярэдзіне вакзала меліся зала білетных кас і памяшканне для захоўвання багажу. Дзяцей прыцягвалі 2 аўтамата, што прадавалі смачны шакалад: малая плітка каштавала 20, а вялікая – 50 грошаў. Направа ад цэнтральнай залы вакзала была зала чакання, у якой месцілася паштова-тэлеграфнае аддзяленне Ліда-2 з тэлефонам-аўтаматам. Злева ад цэнтральнай залы размяшчалася вялікая зала чыгуначнага рэстарана 1-га класа з буфетам: «У рэстаране можна было смачна пад’есці, а ў буфете атрымаць розныя вытанчаныя халодныя закускі, найлепшую вяндліну, фаршырованага шчупака, галярэту ці селядца з рознымі салатамі. Да ежы падавалася гарэлка, віно і піва лідскага бровара ці віленскага бровара «Шапэн». Алкаголь пілі культурна і няшмат, ніколі не бачыў я, каб хтосьці валіўся з ног ці ладзіў сваркі». Тым не менш ужо праз некалькі дзён пасля адкрыцця вакзала з-за спрэчкі ў новым буфете лідзянін Памінскі стрэлам з рэвальвера забіў віленскага гандляра Янкеля Сантоцкага.

Жыхары Ліды любілі свой вакзал. Былы лідзянін Ян Станіслаўскі пісаў: «Вакном у свет быў дужы і добра ўладкаваны вакзал. Меў чакальню 1-га класа з мяккімі крэсламі, выдатным буфетам, вялікімі пальмамі, якія аздаблялі зал – гэта для пажыраў з квіткамі 1-га класа. Наогул жа, меліся білеты трох класаў. З Ліды можна было без перасадкі даехаць да Вільні, Баранавіч, Маладзечна і Варшавы праз Ваўкавыск. Квіткі былі дарагімі – квіток 2-га класа да Вільні каштаваў 4 зл., столькі ж, колькі 4 кілаграмы цукру. А за 5 злотых можна было купіць скураныя дзіцячыя пантофлі на гумавай падэшве (гэта былі чэшскія пантофлі фірмы “Баця”».

Прыгажосць вакзала адзначала і прэса: «Прыгожа выглядае станцыя Ліда, калі мы разглядаем яе з боку новапабудаванага ўчастка дарогі на павароце з вуліцы Пілсудскага [сучасны бульвар Гедзіміна – Л. Л.] да станцыі ... прыгажосць гэтую павялічвае кветнік каля вакзала...».

На пачатку 1935 года Лідскі вакзал атрымаў інфармацыйныя табліцы, якія арыентавалі пажыраў у часе прыбыцця

і адпраўлення пасажырскіх цягнікоў. «Такія табліцы будуць забяспечаны гадзіннікамі, якія будуць паказваць час адпраўкі дадзенага цягніка. Гэтая інавацыя ўжо працуе на Віленскім вакзале».

Тым не менш хапала і нязручнасцей, нехта з жыхароў горада паведаміў газеце пра «таямніцу чыгуначнага пераезду» каля вакзала: «У Лідзе ад чыгуначнага вакзала ў горад дарога вядзе праз рэйкі на пераезд. Пасажырскія цягнікі прыходзяць у Ліду два разы на дзень і неяк так дзіўна складваецца, што ў хвіліны, калі будучы пасажыр спяшаецца прайсці да вакзала, шлагбаўм на пераездзе заўсёды закрыты, а на рэйках туды-сюды курсіруе манеўровы паравоз ... і немагчыма патрапіць на цягнік, які прыбывае».

Прэса неаднаразова пісала пра неабходнасць будаўніцтва пешаходнага моста над чыгункай, каб злучыць раёны горада Слабодка і Пяскі з цэнтрам. Адсутнасць моста прыводзіла на няшчасных выпадкаў, бо толькі адзіны пешы пераход злучаў раён Ферма са Слабодкай, пры тым што дзеці з горада хадзілі ў чыгуначную школу, якая ў той час месцілася каля сучаснай школы № 10.

Замест пешаходнага моста насупраць вуліцы Пілсудскага быў зроблены пераход цераз чыгунку. Да гэтага чыгунку можна было перайсці толькі па пераездзе па вуліцы 3-га Мая [сучасная вуліца Ленінская – Л. Л.]. Цікава, што гэты пераход насупраць вуліцы Пілсудскага (каля сучаснага аўтавакзала) дзейнічаў да 2010 года, калі быў пабудаваны новы пешаходны мост цераз чыгунку.

У канцы 1930-х у раёне горада пад назвай Слабодка з'явілася чыгуначная лазня. Але рабочыя чыгункі, хоць і мелі сваю лазню, не маглі туды трапіць, бо кіраўніцтва чыгункі трымала яе закрытай ці пускала невядома каго. Скаргу на немагчымасць трапіць у лазню чыгуначнікі ўзнялі падчас агульнага прафсаюзнага сходу, і, здаецца, вырашылі праблему.

У 1929 годзе ў Лідзе працавалі дзве адносна вялікія электраўні: гарадская па вуліцы Сувальскай і чыгуначная (180 кВт). У маі 1938 года пачалася пракладка новых электрычных ліній у раёне Слабодкі. Пашырэнне электрычных сетак дазволіла злучыць у Лідзе чыгуначную і гарадскую электрычную сетку.

троўні: «3 новага бюджэтнага года [1939 г. – Л. Л.] гарадскія ўлады пашырылі свой уплыў у справе электраэнергетыкі, аб'яднаўшы чыгуначную электроўню з гарадской электроўняй. Згодна з разлікамі, чыгуначная электроўня дасць гораду прыбытак у 20 000 злотых у год». Лідзянка Ярмант пісала: «Бацька ў той час як падзённы рабочы на чыгуначнай электрастанцыі зарабляў каля 120 злотых у месяц».

Свая лазня была і на чыгуначнай электроўні, тая ж Ярмант успамінала: «Лазня на электрастанцыі, пабудаваная для сваіх работнікаў, уяўляла сабой вельмі вялікую ванну. Настолькі вялікую, што мы залазілі ў яе ўтрох і яшчэ заставалася шмат месца. Толькі мне здавалася, што вада для купання была занадта гарачай».

У 1932 годзе заканчвалася аднаўленне чыгуначнага моста цераз Нёман каля вёскі Сялец, які быў узарваны рускім войскам яшчэ ў 1915 годзе. 13 студзеня на гэтай будоўлі здарыўся няшчасны выпадак: рабочы з-пад Нясвіжа Акрынскі Антон, знаходзячыся на рыштаваннях, упаў з вялікай вышыні на зямлю. З цяжкімі пашкоджаннямі яго прывезлі ў Лідскі шпіталь. 6 верасня адбыліся агульныя інжынерныя выпрабаванні канструкцый гэтага моста даўжынёй у 200 м. «Мост будзе перададзены для ўжытку пры канцы бягучага года ... кошт будоўлі склаў 1 мільён злотых». 23 лістапада быў устаноўлены на месца першы пралёт новапабудаванага моста ў Сяльцы цераз Нёман. «Астатнія тры пралёты будуць устаноўлены на сваіх месцах у бліжэйшы час. Новы мост цераз Нёман будзе складацца з чатырох пралётаў і мець даўжыню ў 200 метраў. ... Нагляд над работамі ажыццяўлялі начальнік дарожнага аддзела ў Лідзе інжынер Мярвінскі, рэвізор руху Катовіч, гандлёвы кантралёр Асецкі. Да гэтага часу цягнікі як з Ліды, так і з Баранавіч даходзілі толькі да моста, а пасажыры і грузы перавозіліся на другі бераг па часовым мосце».

Пры самым канцы 1920 года чыгуначныя ўлады паведамілі пра намер пусціць маторныя вагоны (продкі сучасных дызель-цягнікоў) па маршруце Ваўкавыск–Слонім–Баранавічы і Ваўкавыск–Ліда. Але такія вагоны з'явіліся толькі ўлетку 1935 года, калі Віленская дырэкцыя чыгункі атрымала 5 двухвосевых вагонаў з рухавікамі ў 100 к. с. для абслугоўвання ліній ад Вільні да Ліды, Гродна і Нова-Вілейкі;

«гэтыя вагоны змяняць сучасныя цягнікі з паравозамі». Паводле раскладу руху цягнікоў на 1939 год маторны дызельны вагон SBCix-098 курсіраваў па маршруце Вільня-Ліда-Нёман. Да маторнага вагона дачапляліся яшчэ 1-2 вагоны без рухавікоў і, такім чынам, увесь цягнік меў 2-3 вагоны. У самы канцы ліпеня 1939 г., «... на станцыі Ліда з-за памылкова пераведзенай стрэлкі, маторны вагон наехаў на грузавы вагон, які стаяў на тых жа рэйках. У выніку здарэння машыніст маторнага вагона Пётр Янішчак з Ліды атрымаў пералом левай нагі».

Адпачынак на станцыі Сялец. Галоўным месцам сямейнага адпачынку лідзян у 1930-я стала вёска Сялец (чыгуначная станцыя Нёман). Газета «Лідская зямля» пісала ў 1936 годзе: «у летнія часы ... гараджане ўцякаюць ад паўдзённай спёкі на рэкі ці азёры. ... Для лідзяніна найбліжэйшым месцам летняга адпачынку з'яўляецца Нёман. Прыгожыя ваколіцы станцыі Нёман заўжды мелі ў нас сваіх энтузіястаў, якія карыстаючыся кожнай вольнай хвілінай ... выязджалі сюды ... роварамі ці цягнікамі. Сюды едуць паляжаць на бурштынавым пясочку, пахадзіць па лесе ... ці паставіць намёты для больш працяглага адпачынку. Можна спадзявацца, што хутка ўсё летняе жыццё горада перасунецца на бераг Нёмана. Усё было б добра, але ўвесь час узнікаюць транспартныя праблемы. Таму мясцовы аддзел Краязнаўчага таварыства робіць крокі ... каб праезд на месца адпачынку стаў бесклапотным. Наш аддзел напісаў камунікат да кіраўніцтва чыгункі пра патрэбу адмысловага папулярнага цягніка, хоць бы па выхадных днях. ... Развіццё адпачынку на Нёмане цесна звязана з развіццём і ростам Ліды. Спадзяёмся, што хутка на беразе ракі вырастуць летнія дамкі, пансіянаты і нават вілы».

Улетку 1937 года на «Свята мора» ўжо з'явіўся адмысловы цягнік да Нёмана. Але «арганізатары свята вырашылі вяртацца дахаты ў 22-30, практычна ўжо ноччу, пры гэтым аб'явіўшы ўсім пра адпраўленне цягніка ў 20-05. ... увечар прайшоў дождж, і масы людзей да позняга вечара былі калі не зласлівыя, дык вельмі незадаволеныя. ... тысяча чалавек чакала на вакзале і ў лесе да 22-30. Шмат хто заняў месца у вагонах цягніка ужо ў 19-й гадзіне, ператварыўшы тым самым простыя вагоны ў спальныя і рэстаранныя».

Улетку 1938 года адмысловы цягнік да Нёмана пачаў стала адвозіць гараджан на адпачынак і прывозіць дахаты: «3 29 чэрвеня з Ліды да Нёмана пачаў хадзіць папулярны сярод лідзян цягнік. Выезд з Ліды ў 8–20, вяртанне ў 21–35. Кошт у два бакі 1 зл. 30 гр».

Улетку 1939 года Сялец ужо меў развітую інфраструктуру адпачынку, але праблемы заставаліся. Менавіта пра праблемы пісаў улетку 1939 года журналіст «Кур'ера Віленскага» ў невялікім артыкуле, які, праз яго цікавасць, мае сэнс прывесці тут з невялікімі скаротамі: «Нёман для 30–ці тысячнай Ліды ёсць адзіным найбліжэйшым месцам летняга адпачынку. Улетку жыхары Ліды едуць сюды тлумнымі цягнікамі ці аўтобусамі і праводзяць цэлы дзень. Дзякуючы гэтаму, вёска Сялец з кожным годам разрастаецца і становіцца дачным мястэчкам. У мінулым годзе тут паўстала некалькі новых пансіёнаў і танных рэстаранаў, якія робяць адпачынак аматараў сонца і вады прыемным. Аднак з нейкага моманту ўправа маёнтка Сялец, якому належыць частка правага, дачнага берага Нёмана, імкнецца атрымаць сабе з адпачынку галоўную крыніцу прыбыткаў і таму стварае вялікія перашкоды як жыхарам вёскі, так і прыехаўшым лідзянам. У людзей, якія ідуць на пляж ... адмысловы чалавек збірае аплату па 10 грошаў. Пры тым ... на квітках, якія ён выдае, няма адзнакі гміны ці скарбовых уладаў павета, што кажа пра самаўпраўства. Таму вялікая частка людзей не жадае плаціць. ... маёнтак не інвестуе частку ад заробленых грошай на паляпшэнне пляжу. ... па ўсім пляжы ляжыць у пяску калючы дрот, які кожны дзень калечыць кагосьці з адпачываючых: прыехаў, аплаціў уваход і ідзі да лекара Але самай вялікай балячкай летнікаў Нёмана ёсць “казіно”, адчыненае ўправай маёнтка Сялец, яго трымае Дэмбінскі. Кошты тут вышэйшыя за кошты на самых люксовых курортах каля мора. Шклянка вады каштуе 15 грошаў, бутэлька піва 1 злоты, пра закуску лепей не казаць. Адміністратар маёнтка Дмахоўскі відавочна ёсць супольнікам Дэмбінскага, бо пад рознымі нагодамі чыніць усялякія высілкі, каб накіраваць кліентаў у «казіно». На ўскрайку лесу быў адкрыты ў мінулым годзе танны рэстаран «Леснічанка», які прадае тых жа напоі і сняданак па нармальным коштах. Людзі, якія адпачываюць,

віталі адкрыццё гэтага рэстарана з энтузіязмам і рушылі туды, як да «залатога руна», бо і столікі стаяць пасярод лесу, і цэны даступныя Аднак трымалася гэта не доўга, хутка столікі з лесу зніклі, і каля «Леснічанкі» з'явілася аб'ява: «Управа маёнтка Сялец просіць сталы, на якія падаюцца напоі рэстарана, не выносіць ў лес» ... Застаецца спадзявацца, што адпаведныя ўлады выправяць гэтыя хібы».

Сялец як галоўная зона адпачынку лідзян трымаўся да канца XX стагоддзя, пакуль не пачалася эпоха ўсеагульнай аўтамабілізацыі, якая зрабіла даступнай любы іншы куток прыроды.

Чыгуначныя здарэнні. Наладжванне стабільнага і бяспечнага чыгуначнага руху пасля ваенных гадоў ішло цяжка. З-за таго, што чыгунка шмат гадоў не абслугоўвалася згодна з рэгламентам, пасля моцных дажджоў на ўчастках Ліда—Маладзечна (каля Багданава) і Ражанка—Масты было пашкоджана чыгуначнае палатно, рух цягнікоў спынены.

Віленская газета «Слова» пісала ў верасні 1922 года: «У ноч з 17 на 18 верасня на перагоне Ліда—Скрыбаўцы сутыкнуліся два таварныя цягнікі. Разбіта 5 вагонаў, на рэйках затор. Хуткі цягнік з Варшавы з-за гэтага пайшоў праз Ваўкавыск—Баранавічы—Ліду і прыйшоў у Вільню ў 12–30».

У лютым 1923 года ў цягніку № 1613, які з боку Вільні ўжо падыходзіў да Ліды, у вагоне 1-га класа выйшла спрэчка, якая перайшла ў бойку. Падчас бойкі адзін з пасажыраў на хаду выкінуў з вагона Баляслава Даляховіча і спрабаваў выкінуць яшчэ аднаго спадарожніка. Пасажыры вагона спрабавалі спыніць цягнік, сарваўшы стоп-кран, але ён не працаваў. Пасля прыбыцця цягніка на станцыю Ліда хуліган быў арыштаваны паліцыяй, а Даляховіч хутка прыйшоў сюды сам.

24 жніўня 1923 года міжнародная прэса паведаміла пра найвялікшае чыгуначнае крушэнне за ўсю гісторыю Лідскай чыгункі: загінула 50 чалавек і больш за 100 было паранена, калі пад Лідай пасажырскі цягнік Вільня—Варшава сышоў з рэек. Трагедыя была выклікана размывам чыгуначнага насыпу. Аднак віленская газета «Слова» паведаміла, што ў выніку сходу цягніка Вільня—Варшава № 816 з рэек паранена 11 чалавек, загінула жанчына з дзіцём. Газета піша, што пага-

лоска пра тое, што вагон з моста ўпаў у Нёман і загінула 40 пасажыраў, – няпраўда, бо мост знаходзіцца ў стане рамонту. У наступным нумары газета паведаміла, што параненыя знаходзяцца ў Лідскім шпіталі. Потым газета пісала, што на месца здарэння прыбыў міністр транспарту Карлінскі, а вінаваты ў крушэнні стрэлачнік Пянкевіч, які ўжо арыштаваны.

Толькі ў 1926 годзе падчас суду сталі вядомы сапраўдныя акалічнасці чыгуначнай катастрофы. Яна адбылася так. Чыгуначная дарога мела тут дзве каляі, прычым у нармальных умовах у бок Скрыбаўцаў цягнік рухаўся па левай каляі. На 267-м кіламетры чыгунка перасякала раку Дзітва, на якой якраз у той час аднаўляўся мост. Таму начальнік адзела паддзярэкцыі ў Ваўкавыску выдаў загад, каб рух цягнікоў часова ішоў па правай каляі. Кантралёр руху А. Дамброўскі, начальнік дыстанцыі А. Гардзялкоўскі і начальнік станцыі Ліда У. Чапкоўскі таксама выдалі свае загады. Былі ўстаноўлены папераджальныя сігналы, пастаўлены неабходныя бар’еры і г.д.

22 жніўня дзяжурны кіраўнік руху станцыі Ліда Жэнчык і дзяжурны паста стрэлкі № 2 стрэлачнік Пінкевіч з-за памылкі пакінулі запасную каляю адчыненай. Пасажырскі поезд № 816 на Варшаву, які вёў машыніст Шуфер, на выхадзе са станцыі Ліда быў накіраваны па левай каляі.

Машыніст не ведаў, што гэтая каляя знаходзіцца ў рамонце, і ехаў па ёй з хуткасцю 50 км у гадзіну. Не даязджаючы 700 метраў да моста, цягнік збіў засцерагальны бар’ер і ўехаў на рамантаваны мост. Вынікі былі катастрафічнымі. Лакаматыў і чатыры вагоны разбіты, пасажырка Ева Кубякова разам з сваім шасцімесячным дзіцём загінула.

Суд прыгаварыў стрэлачніка Антона Пінкевіча да чатырох месяцаў турмы за нядбайства. Дзяжурны станцыі Ліда Уладзіслаў Жэнчык і машыніст паравоза Мікалай Шыфер былі апраўданыя. З усіх абвінавачаных толькі Шыфер застаўся на сваім працоўным месцы.

Але крушэнні працягваліся. У выніку чыгуначнага здарэння ў Скрыбаўцах 17 лютага 1926 года былі паранены два чалавекі. На гэты раз манеўровы паравоз з шасцю вагонамі з-за недакладна пераведзенай стрэлкі выехаў на каляю,

па якой ішоў пасажырскі цягнік № 811. Машыніст пасажырскага цягніка паспеў пачаць тармазіць, і таму ахвяр не было.

Улетку 1928 года ўвагу жыхароў горада прыцягнулі наступныя падзеі: каб зняць з пасады дыспетчара чыгуначнага руху Дамброўскага, чыноўнікі лідскага філіялу Віленскай дыстанцыі чыгункі Янушэўскі, Ганчарык і Цемух пачалі распускаць плёткі, што падчас бальшавіцкай акупацыі Ліды Дамброўскі заставаўся працаваць на чыгунцы. Дамброўскі падаў на сваіх крыўдзіцеляў у суд, і ў выніку Янушэўскі і Ганчарык за паклёп былі прысуджаны на 6 месяцаў, а Цемух на 3 месяцы турмы.

17 жніўня 1928 года загарэліся чыгуначныя склады каля воданепорнай вежы. У выніку пажару склады згарэлі разам з вежай, станцыя Ліда засталася без вады. Страты склалі каля 200 000 злотых. А 16 лістапада на станцыі Нёман згарэў склад драўніны.

На пачатку студзеня 1929 года вяліся аварыйныя работы на каналізацыі чыгуначнай станцыі, і з-за абвалу траншэі былі засыпаны зямлёй два рабочыя. Адзін з іх – Антон Борка – загінуў, а другі – Юзаф Бахенак – атрымаў цяжкія пашкоджанні. А ў верасні 1929 года «трэці раз на адным і тым жа месцы» лопнула водаправодная труба, па якой з чыгуначнай станцыі падавалася вада ў жылыя дамы чыгуначнікаў.

9 ліпеня 1930 года Аляксандра Брэйва, вяртаючыся ад сваякоў, якія жылі каля казармаў 77-палка, пад вядукам за шпіталем трапіла пад цягнік № 323 з Вільні. Будучы глухой, яна не чула набліжэнне цягніка. На нябожчыцы знойдзена торбачка з 11 царскімі залатымі дзесяцірублёвымі манетамі, якую яна, верагодна, заўсёды насіла ў сябе на грудзях.

30 верасня 1937 года ў 22–40 жыхары нашага горада назіралі рэдкую ў нас з’яву – палярнае ззянне. Ззянне было настолькі моцным, што на чыгунцы вырашылі, што гэта пажар, і таму папераджальна загулі паравозы. Увесь горад узняўся ад сну.

16 студзеня 1934 года ў 9–20 на чыгуначнай станцыі Ліда паравоз, які выязджаў з дэпо па пабочнай каляі, сутыкнуўся з пасажырскім цягніком Ліда–Баранавічы. У выніку паравоз пасажырскага цягніка перакуліўся. Параненых не было. Усё здарэнне праходзіла на вачах у вялікай колькасці людзей, бо на станцыі ў гэты момант спыніліся яшчэ і варшаўскі, і

віленскі цягнікі. Пачалося следства, абодва машыністы былі затрыманы.

23 жніўня 1938 года ў 19–10 на шляху Ліда–Неман на рэйках быў знойдзены труп дзяўчыны ва узросце каля 14 гадоў.

Пры канцы ліпеня 1939 года на чыгуначнай станцыі мотадрызіна ўдарылася ў вагон, які стаяў на тых жа рэйках, па якім рухалася дрызіна. У выніку машыніст дрызіны Пётр Ясінчак атрымаў пералом левай нагі.

Адбываліся злачынствы, чытаючы пра якія, разумееш, што за 70 гадоў нашы людзі не надта змяніліся. На пачатку 1938 года ўздоўж чыгункі Ліда–Гуды, на працягу 4–х кіламетраў было пашкоджана 30 ізалятараў на слупах сувязі.

Я, канешне ж, апісаў толькі больш значныя здарэнні на чыгунцы, бо інфармацыі значна болей інфармацыі.

* * *

Летам 1944 года Лідскі вакзал быў спалены і разбураны. Яго аднавілі толькі ў 1949 годзе. Апошняя рэканструкцыя Лідскага вакзала адбылася ў 2010 годзе. Але гісторыя лідскай чыгункі ў гады Другой Сусветнай вайны і пасля яе, а таксама гісторыя вузкакалейнай чыгункі на Лідчыне – гэта асобныя тэмы.

У XX стагоддзі Ліда стала буйным чыгуначным вузлом, што забяспечыла хуткі рост горада і захаванне рэгіянальнага дамінавання. Але гэта ж гарантавала ўзмацненне пакутаў пры розных акупацыях. Значэнне транспартных артэрыяў у XXI стагоддзі змяншаецца, галоўнымі чыннікамі развіцця становяцца адукацыя, інфармацыйныя тэхналогіі і здольнасць да адаптацыі ў сучасны свеце. Ці зможа горад даць годны адказ на новыя выклікі гісторыі?



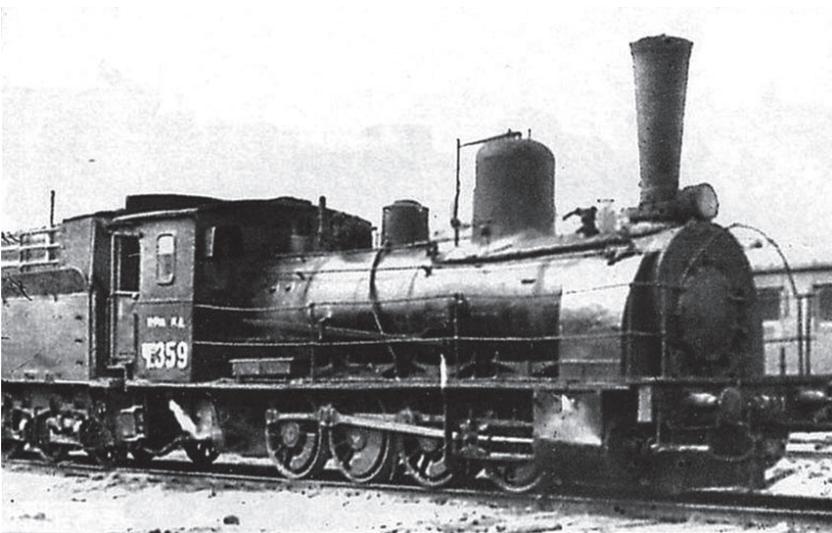
Першы лідскі вакзал з капліцай



Першае лідскае дэпо, від з поўдня



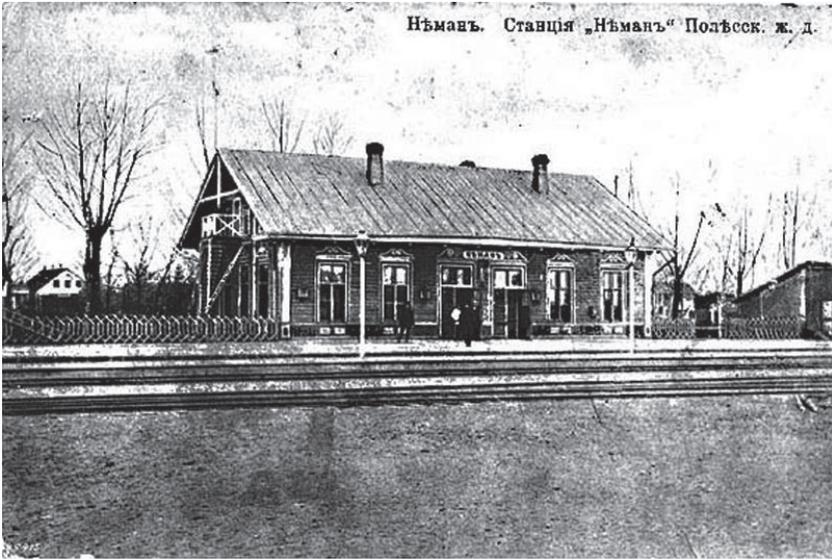
Дэпо, адна тыпнае лідскаму, на станцыі Мінэральныя Воды



Паравоз серыі ЧН



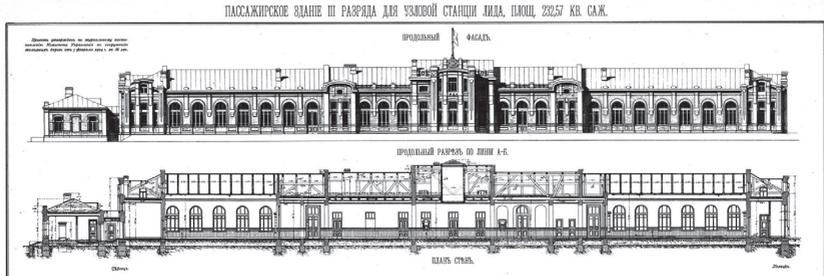
*Інжынер-чыгуначнік Ваўжынец Путкамер, унук Марылі
Верашчакі, дэпутат Дзяржаўнай думы Расіі двух скліканняў*



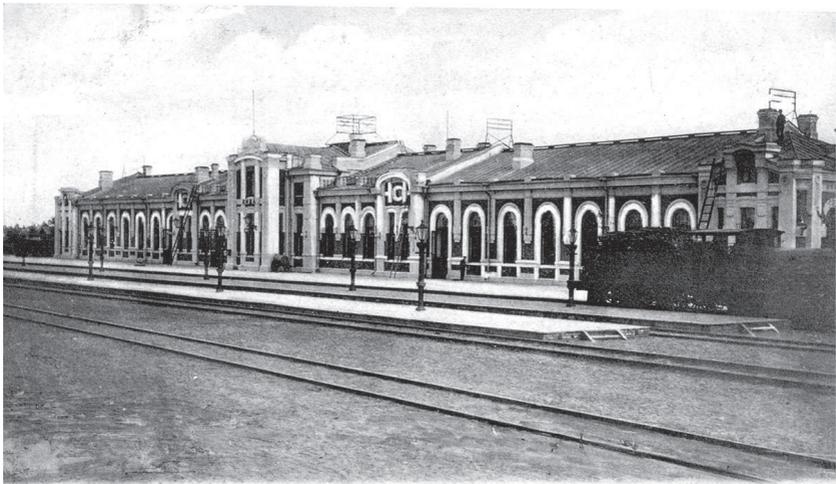
Станцыя Нёман (лінія Вільня-Баранавічы)



Новае дэпо і воданаторная вежа ў Лідзе, пасля 1907 г.

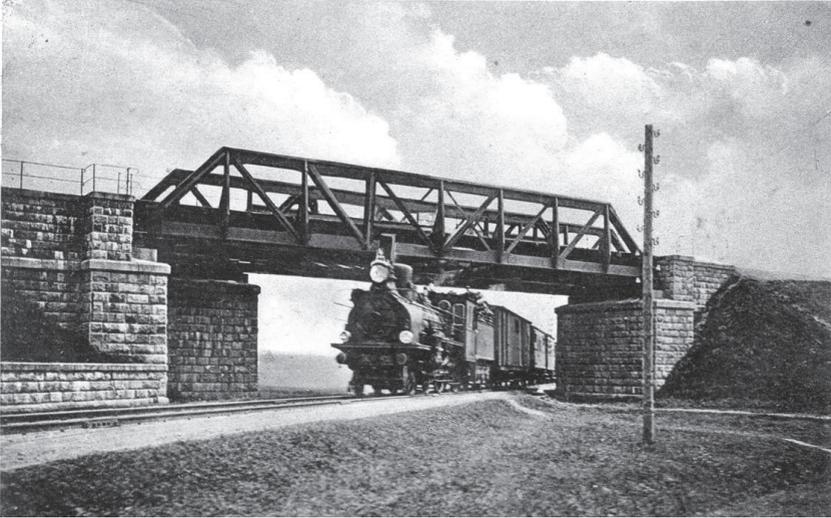


*Праект лідскага вакзала, пабудаванага
разам з чыгункай Полацк – Сядлец*

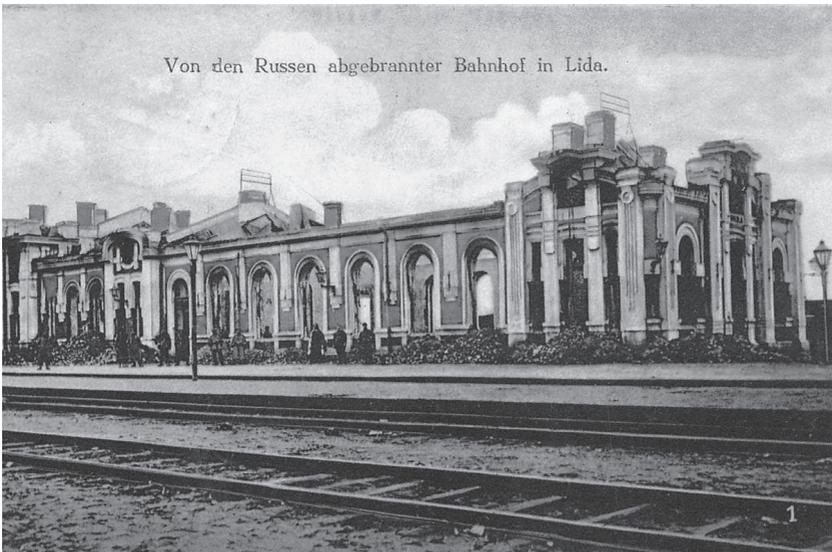


Р. В. Е. № 157.

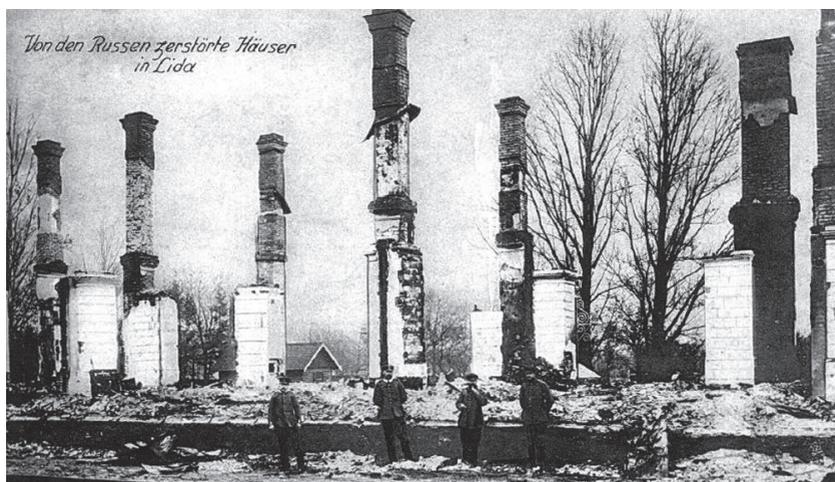
Лідскі вакзал, пасля 1906 г.



Віадук на перасячэнні каляў Вільня-Баранавічы і Маладзечна-Масты



Спалены лідскі вакзал, 1915 г.



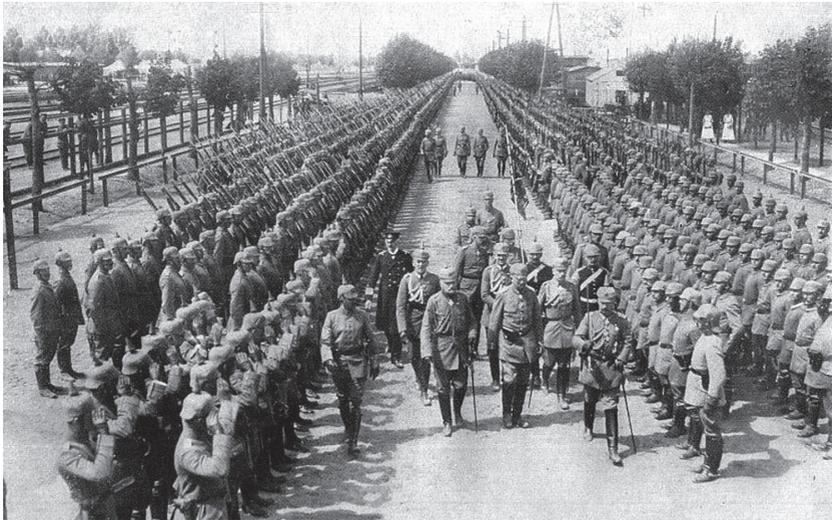
Спалены першы, драўляны, вакзал, 1916 г.



Станцыя Гаўя (лінія Маладзечна – Ліда), 1917 г.



Станцыя Юрацішкі (лінія Маладзечна – Ліда), 1916 г.



31 мая 1916 г. Ліду наведар кайзер Германіі Вільгельма II, сустрэча кайзера на чыгуначным вакзалу, на здымку разам з кайзерам камандуючы 12-й рэзервай арміяй Макс фон Фабек і генерал Бернгардзі



Станцыя Бастуны (лінія Ліда – Вільня), 1930-я гг.



Вакзал у Лідзе ў 1930-х гг.



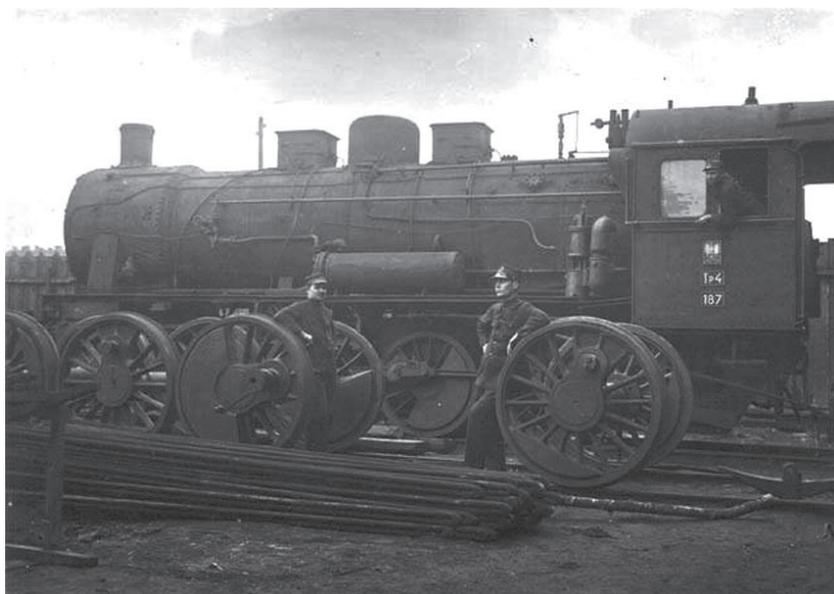
Вакзал у Лідзе ў 1930-х гг.



Адмысловы цягнік, сфармаваны для паездкі вернікаў
Тарноўскай дыяцэзіі ў Вільню, ў Вострую браму.
Удалечыні – воданпорная вежа, канец 1930-х гг.

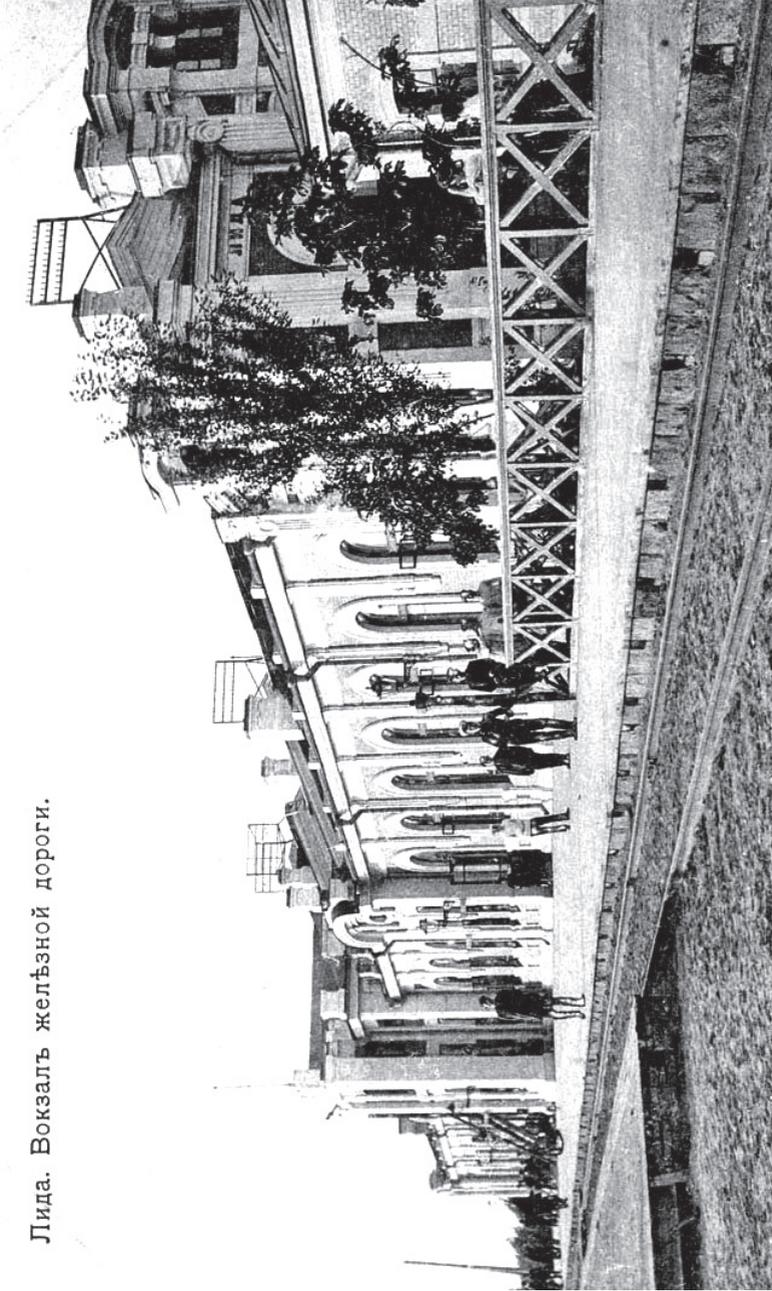


Маторны дызельны вагон SBCix-098, канец 1930-х гг.



Рамонт паравоза TP 4-187, канец 1930-х гг.

Ліда. Вокзалъ желѣзной дороги.



Лідскі вакзал, каля 1910 г.

Кінатэатры

Навукоўцы здаўна ведалі ўласцівасць чалавечага вока ўтрымліваць ўражанне на працягу тэрміна, дастатковага каб новае ўражанне накладася на ранейшае і стварыла ілюзію руху. Каб стварыць гэту ілюзію рабілася шмат спробаў сканструяваць розныя апараты, якія маглі б шэраг паслядоўных малюнкаў праецыраваць на экран.

Праблема была вырашана толькі на аснове дасягненняў фатаграфіі, хімічнай тэхналогіі і электратэхнікі. Ужо ў 1880-х гг. былі створаны апараты, якія маглі здымаць з частатой 10-20 здымкаў у секунду на шклянную пласціну або на папяровую стужку. Важным крокам быў пераход ад фатаграфавання на асобных пласцінках да захаванага здымкаў на адзінай цэлулоіднай стужцы. Цэлулоід – першая з пластмас – быў вынайдзены ў ЗША ў 1868 г. Да 1900 г. цэлулоід вырабляўся ў лістах з наступным разразаннем на стужкі. З канца 1890-х гг. гэтыя стужкі пачалі называць «фільм» (film). Таму, трохі пазней, гэтым жа словам сталі пазначаць кінакарціну.

Стварэннем кінематаграфічнага апарата займаліся шматлікія вынаходнікі ў розных краінах. Найбольшага практычнага поспеху дамагліся ў 1895 г. браты Луі-Жан і Агюст Люм'еры з Ліёна. Яны пабудавалі прататып праекцыйнага апарата для дэманстрацыі знятых імі першых фільмаў. Тады ж браты стварылі першы механічна надзейны кіназдымачны апарат.

Першыя кароткаметражныя дакументальныя фільмы братаў Люм'ер «Прыбыццё цягніка», «Сняданак дзіцяці» дэманстраваліся ў канцы 1895 г. у Вялікім кафэ на Бульвары капуцынаў у Парыжы. Адным з першых прыступіў да здымкаў гульнявых сюжэтных фільмаў вядомы французскі фокуснік Ж. Мельёс ў 1896 г. Да 1910 г. яго студыя зняла 4 тысячы фільмаў, прычым Мельёс упершыню паказаў вялізныя магчымасці кінематаграфіі як новага жанру мастацтва. За кароткі прамежак часу кінематограф атрымаў значнае распаўсюджванне.

На пачатку XX ст. кінематограф стаў важкай сферай укладання капіталу. У 1912 г. толькі ў адных ЗША кінатэатры, або «электрычныя тэатры», наведала больш за 5 млн. чалавек, а штогадовая выручка склала 250 млн. долараў. У Англіі да гэтага

часу дзейнічала ўжо больш за 4 тыс. кінатэатраў, прычым толькі ў Лондане – 400. У Францыі першае месца ў кінематографічнай прамысловасці заняла фірма Шарля Патэ, фінансавы і тэхнічны ўплыў якой выйшаў далёка за межы краіны. Капітал гэтай фірмы за 14 гадоў павялічыўся з 1 млн. да 30 млн. франкаў.

Першы паказ кіно ў нашым губернскім цэнтры таго часу – Вільні адбыўся ў ліпені 1896 г. у Летнім тэатры Батанічнага сада. Газета «Віленскі веснік» ў нумары ад 3 жніўня, нагадваючы сваім чытачам, што гэтая навінка ў Вільні прабудзе яшчэ некалькі дзён, пісала: «Аніматограф – жывая фатаграфія – выдатнае вынаходства нашага часу. Новы апарат, вынайздзены Эдысанам, паказвае сцэны якія безупынна рухаюцца, напрыклад, сцэны ў цырульні, скандал у карчме, рухаючыся цягнік, скокі, стральба па мішэнях, танец балерыны, а з гістарычных карцін – «Забойства Марыі Сцюарт». На самай справе, рух пара, дыму, пlynь і плёскаць вады, цягнік, фігуры коней і жывёл і іншае стваралі поўную ілюзію ў глядачоў і міжволі прымушалі схіляцца перад геніем вынаходніка прыбора – цуду XIX стагоддзя».

У тым жа нумары газеты, у нататцы «аніматограф», даюцца дадатковыя звесткі аб цуда-апарате: «Выявы падрыхтоўваюцца на цэлюлозных палосках, якія складаюць доўгую стужку з сотнямі відаў, якая падчас працы апарата рухаецца з хуткасцю 16 здымкаў у секунду. Напрыклад, каб паказаць сцэну ў цырульніка, спатрэбілася каля 1700 здымкаў. Гэтыя выявы вельмі малыя, але яны павялічваюцца спецыяльным апаратам. Апарат П. Вітоля – тварэнне электратэхнікі, якое дае найлепшыя вынікі. Жыхары горада з вялікай цікавасцю ўпершыню пазнаёміліся з новым вынаходствам Эдысана ... »

Квітка ў першых шэрагах каштавалі 50 кап., у іншых – 30 кап, а навучэнцам абыходзіліся ў 15 кап.

«Жывыя фатаграфіі» выклікалі ў Вільні вялікую цікавасць грамадскасці. Асабліва спадабаўся публіцы размаляваны фільм «Серпантын», у якім балерына танчыць з рознакаляровымі доўгімі, тонкімі шалікамі. Мігценне колераў часта змяняла контур балерыны і ператварала яе ці ў бутон кветкі, ці ў матылька.

У Расійскай імперыі першыя пастаянныя кінатэатры з'явіліся ў 1903—1904 гг. пад назвамі «сінематографы», «біаскопы» або «ілюзіёны». У 1903—1907 гг. тут дэманстраваліся толькі фільмы вытворчасці французскіх фірм. Часта ў адным сеансе паказвалі як гульнявыя, так і дакументальныя фільмы.

Разам з пастаяннымі кінатэатрамі існавалі і перасоўныя, якія пераязджалі з горада ў горад. Пра адзін з такіх кінатэатраў у Лідзе паведамляла прэса – у 1908 годзе «Кур'ер Літоўскі» змясціў зацемку гараджаніна, пра, магчыма, першую дэманстрацыю кінематографа ў нашым горадзе: «Ліда. (Глядач). Тэатр «Фантазія» ёсць сапраўдны адбітак фантазій пана дырэктара кінематографа, якія зусім не стасуюцца з грамадскімі меркаваннямі. Вечарам 1 снежня у 21.30 з кампаніяй знаёмых прыйшоў у гэтую «Фантазію», мы купілі квітку, не таннейшыя, чым у Варшаве, і не паспелі мы праглядзець усе 10 карцін, як раптоўна стала цёмна, і мы пачулі нечы голас, што сеанс закончаны. Не дапамаглі нашы пратэсты і яшчэ некалькіх глядачоў, нехта сказаў: «Але ж гэта сапраўдная фантазія». Тыя карціны, якія мы паспелі паглядзець, былі зроблены так дрэнна і невыразна, што часам немагчыма было зразумець іх сэнс ..., часам выявы былі, як у тумане. Калі пан дырэктар кінематографа лічыць, што грамадскае меркаванне, як заўжды, не паспявае за прагрэсам, дык хай загадае не прадаваць квітку тым «tarde venientibus» (лац. «тым, хто спазняецца». – Л. Л.)».

На пачатку XX стагоддзя ў Лідзе жыў і вучыўся ў мясцовай яўрэйскай школе-хедары будучы выкладчык і адзін з заснавальнікаў кіназнаўчага факультэта сучаснага Усерасійскага дзяржаўнага інстытута кінематографіі імя С. А. Герасімава Іосіф Далінскі. Менавіта ў Лідзе Далінскі першы раз убачыў тое, што потым стала яго прафесіяй: «Ах, Ліда, Ліда, менавіта тут я стаў гарачым прыхільнікам новага мастацтва, якое, вядома, не магло не ўздзейнічаць на маё ўяўленне, на маю фантазію. Менавіта ў Лідзе пачалася мая кінематографічная жыццёвая адукацыя», – пісаў ён. Дзякуючы мемуарам былога жыхара Ліды мы трошкі ведаем пра пачаткі кіно ў нашым горадзе.

Першы лідскі кінатэатр «Ілюзіён» узнік у 1909 годзе. Ён месціўся ў двары дома па адрасе: Віленская, 58, які належаў Фларэнтын Длускаму (сучасная Савецкая, 16). «Ілюзіён» Яблонскага быў перароблены са стайні, зала не мела ніводнага акна, і

пасля сеансаў у ёй было цяжкае і вільготнае паветра, адчуваўся пах неперагарэлага спірту ад спіртowych лямп, з дапамогай якіх кінатэатр асвятляўся, апаратны пакой з тонкіх дошчачак быў дабудаваны да гмаха былой стайні.

Далінскі пісаў: «Вельмі рана, не памятаю з якіх гадоў, я пачаў наведваць кінатэатр «Ілюзіён». У ім не было нават крэслаў, і, па меншай меры, у самых першых радах мы, хлапчукі, сядзелі на лаўках. Каштаваў нам квіток вельмі танна, усяго 5 капеек. Але як іх дастаць? Я пачаў прасіць у таты, ён быў – я адчуваў – вельмі добры, на цукеркі даваў дзве-тры капейкі. Я нічога не купляў або на адну-дзве капейкі купляў цягучку і спецыяльна смактаў яе на вачах у таты, каб ён бачыў, як я марную яго грошы на прысмакі. Больш за тое, я дзяліў цягучку паміж сабой і братамі, цягучкі былі доўгія і салодкія. Астатнія грошы збіраў на «Ілюзіён». Калі збіралася 5 капеек, я днём ішоў у кінатэатр. «Ілюзіён» мне здаваўся даволі вялікім, з шырокім калідорам, вялікай і доўгай глядзельнай залай. Уваходзілі мы туды нясмела, як у сінагогу: жарт сказаць, цуд, белы экран, і на ім раптам жывыя людзі, розныя звяры, вуліцы, лес, возера і нават дзіўнае бяскрайняе мора, тады мне абсалютна неведомае».

Помніць Іосіф Далінскі і змест фільмаў пачатку мінулага стагоддзя: «У змесце фільмаў усё ж разбіраўся. Памятаю: бацька і сын з сабакам ідуць на паляванне. У іх стрэльбы. Але ў лес сын адстае ад бацькі, хоча самастойна пастраляць зайца, нават ваўка, і птушак. Паляўнічыя з сабакам паглыбляюцца ў лес. Сустрэкаюцца птушкі, заяц, воўк – паляўнічыя і сабака шукаюць іх, але сын хоча самастойна (я яму спачуваю) пастраляць. Ён апынаецца ўжо насупраць бацькі, але бацька яго не бачыць, і сын не бачыць бацьку. Нечакана гучыць стрэл: сын страляе ў бок бацькі, але ні ў каго не трапляе. Бацька ... ужо забіў некалькі птушак... апошні стрэл (ён думае, у зайца) цэліць і забівае насмерць сына. Страшнае ўражанне стварыла падзенне сына і момант, калі бацька паварочваецца і бачыць, што забіў яго. Гэта вельмі страшна для маленькіх глядачоў, якія ўжо разумеюць смерць: гібель чалавека ўспрымаецца, як трагедыя. У мяне тады памёр дзед – бацька майго бацькі. Якая трагедыя ў маленькага глядача! Колькі перажыванняў! І нават ёсць патрэбная мараль: слухайся бацьку, а то здарыцца нешта сумнае, нават жудаснае. Запомніў і назву гэтай карціны – “Тра-

гічнае паляванне”». Фільма з такой назвай у каталогу фільмаў той эпохі няма, але вядома, што ў тыя часы адзін і той жа фільм нярэдка выпускаўся пад рознымі назвамі.

«Трагічнае паляванне» моцна ўсхвалявала юных глядачоў: «Мы, яшчэ маленькія хлапчукі, хаваліся пад лаўкамі ці за цёмнымі фіранкамі вокнаў і дзвярэй; заставаліся, каб паглядзець другі і трэці раз: а можа, у гэты раз бацька прамахнецца? Часам удавалася: мы вылазілі з таемных месцаў, калі зала пачынала запаўняцца новай публікай».

Паказвалі і камедыі: «Памятаю і камічнае: бясконцыя пагоні, кіданні нейкіх прадметаў і нават цеста адно ў аднаго, нават у твар ... памятаю, што былі надпісы, якія мы ледзь паспявалі прачытаць, але гэта было не так важна. Змест мы ведалі часам загадзя ад іншых хлапчукоў або разумелі яго з першага кадра. Гэта была велізарная асалода, нейкае асаблівае, загадкавае бачанне... Гэты кінатэатр, як я потым даведаўся, працаваў на газе... Потым у двары мы гулялі ў нямыя карціны: мы бегалі адно ад аднаго або штурхаліся, і заўсёды чамусьці ўсё заканчвалася пагоняй... Гэта было самае ранняе дзяцінства».

Кінатэатр «Эдысан» у Лідзе адкрыў у снежні 1910 года Міхаіл Мікалаевіч Манастырскі. Да гэтага часу ён ужо тры гады валодаў кінатэатрам у Сувалках. Да 1914 года Міхаіл Манастырскі меў яшчэ кінатэатр у Вільні¹.

¹ Трэба сказаць некалькі слоў пра пачынальнікаў кінематаграфічнай справы Манастырскіх. Брат Міхаіла Манастырскага – Сяргей – з 1914 года пачаў займацца кіношняй справай ў Гародні і ў 1915 годзе адкрыў там кінатэатр «Эдэн». Першы з вядомых Манастырскіх – бацька братаў Мікалай Манастырскі – з’яўляўся намеснікам гарадзенскага губернскага пракурора і выконваў свае абавязкі ў Наваградку. Праславіўся тым, што здолеў высачыць і выкрыць банду нейкага Вайнштэйна, якая рабавала мясцовых абшарнікаў, купцоў і гандляроў. За гэтую справу ва ўзросце 36 гадоў атрымаў чын стацкага дарадцы і праз год памёр ад апалексічнага ўдару. Два сыны – Мікалай і Сяргей – засталіся сіратамі. Сяргея ўзяў да сябе ў Пецябург сваяк, адстаўны генерал. Пасля заканчэння пецябургскай Аляксееўскай ваеннай вучэльні Сяргей Мікалаевіч праходзіў службу ў розных гарнізонах, апошнім з якіх быў Ковенскі. Штабс-капітан Манастырскі звольніўся і атрымаў добрую выходную дапамогу, якую выкарыстаў для кінематаграфічнай справы. Да таго часу малодшы брат Сяргея Мікалаевіча Міхаіл, дасягнуўшы чыну надворнага дарадцы, таксама выйшаў у адстаўку, пасяліўся ў Сувалках і абзавёўся тут уласным кінатэатрам. Яго кінатэатр у Сувалках быў добра абсталяваны, а сам Манастырскі карыстаўся павагай улад і насельніцтва. – Гл: Саяпін, В., Касатая, Т. Гродно: театр, кино, цирк. / В. Саяпін, Т. Касатая. Гродна, 2011. С. 27—28.; Ивановский, В. Штабс-капитан Манастырский и его кинематограф. / В. Ивановский. // Перспектива, 30 октября 2003.

У кастрычніку 1910 года Міхаіл Манастырскі падаў на імя віленскага губернатара прашэнне аб адкрыцці кінатэатра ў Лідзе па вуліцы Віленскай, у мураваным аднапавярховым доме братоў Саламона Ільча і Майсея Ільча Вінаградавых. Нарэшце кінатэатр «Эдысан» і быў адкрыты ў доме, які месціўся ў двары галоўнай двухпавярховай камяніцы Вінаградавых па адрасе: Віленская, 21.

У снежні 1910 года пасля вырашэння розных бюракратычных і тэхнічных праблем сустрэў першых наведвальнікаў кінатэатр «Эдысан» (на 118 месцаў). Кінатэатр уяўляў сабой аднапавярховы цагляны будынак, меў прыкладна пакой (4,3 x 2,1 м), глядзельную залу (11,8 x 6,3 м), два фая (9,5 x 6,3 м), будку для праектара, у якой падлога і столь былі абабіты азбестам і жалезнымі лістамі. Глядзельная зала і фая мелі вышыню чатыры метры, драўляную столь, абабітыя знутры дошкамі бэлькі. Меліся два выходы, дзверы адчыняліся вонкі. Месцы для публікі былі агароджаны адкіднымі драўлянымі балюстрадамі вышынёй каля 0,9 м. Праходы для публікі каля будкі з праектарам – шырынёй 1,5 м кожны. Сценкі ўсіх памяшканняў атынкаваныя. Памяшканні абаграваліся трыма круглымі бляшанымі пячамі. Паветра вентылявалася праз адтуліну дыяметра 35 см. Дах будынка крыты дахоўкай. Памяшканне для дынама-машыны ад глядзельнай залы аддзяляла цагляная сцяна ў паўтары цагліны. Для асвятлення памяшканняў і сілкавання токам рэфлектара ў асобным памяшканні знаходзілася дынама-машина пастаяннага току на 50 ампер пры 110 вольт, якая прыводзілася ў дзеянне праз пасавую перадачу газавым рухавіком на 7 к.с. «Отто-Дэйц». Электрычны дрот быў пракладзены на парцялянавых роліках. Памяшканні асвятляла 21 танталавая шаснаццацісвечкавая лямпа напальвання, таксама меліся дзве лямпы ў 200 свечак і 98 дзвюхсвечкавых лямп на 10 вольт кожная, якія складаліся ў слова «Эдысан» над уваходам.

Прафесар Далінскі пісаў пра гэты кінатэатр: «Але вось я ўжо больш сталы. З'явіўся новы кінатэатр на галоўнай вуліцы... Ля ўвахода буйна электрычнымі лямпачкамі назва – «Эдысан». Такая цікавая назва здзіўляе, дзівіць нават... Туды ўваход каштаваў 10 ці нават 15 капеек. Бацька ўжо рэгулярна дае мне 5 капеек. Я іх збіраю і бягу, задыхаючыся, у кінатэатр. Сюды часам хаджу бясплатна разам са сваім таварышам, бацька якога –

адзін з гаспадароў «Эдысана». Тут крэслы і нават ложы. У фае развешаны афішы, стаяць крэслы, маецца нават буфет. Фае спецыяльна для чакання: сеанс вялікі – гадзіну і больш. Мы ўваходзім у глядзельную залу ўжо не па-хлапечы, а як падлеткі. Мы абодва высокія, нас нават можна прыняць за юнакоў».

Кінематограф паступова пераўтвараўся ў новы від мастацтва – змяняўся рэпертуар кінатэатраў: «Карціны тут (у «Эдысане») «сур’ёзныя»: дзве драмы, дзве камедыі, а напачатку абавязкова пейзажныя. У іх нейкія незнаёмыя рэкі, горы, вадаспады, моры бязмежныя, у іх вялікія хвалі, хвалі... Асабліва дзівяць вадаспады: з вельмі вялікай вышыні, з вялікім шумам (то перадае музыка тапёра) падае велізарная, шырокая, імклівая бруя вады... Кінематограф захапляе, здзіўляе, кліча да сябе; у ім можна нечакана ўбачыць тое, што ніколі не зможаш убачыць: усё далёкае, дзіўнае. Мастацкія любоўныя драмы ўзбуджаюць, выклікаюць нейкія незразумелыя пачуцці. Пацалункі, абдымкі дарослых, якія не бачыш у жыцці, вельмі халодныя, але разам з тым яны тояць у сабе нешта прыцягальнае. Потым мы, хлопцы, гуляем (бегаем, ходзім), як у фільмах. Асаблівае ўражанне пакінула карціна «Зігамар». Гэта ўжо не адна карціна, а серыя фільмаў, колькі – не памятаю. Але вельмі добра памятаю, што нашы гульні ў «разбойнікаў» пасля «Зігамара» напоўніліся больш канкрэтным зместам. Я нават у душы музыцыраваў, як у кіно».

«Зігамар» (1911) – гэта адзін з фільмаў знакамітай французскай крымінальнай серыі паводле рамана Лявона Сазі, рэжысёр – Віктор Жасэ. Фільм апавядаў пра супрацьстаянне дэтэктыва Палена Бракэ і банды крымінальнікаў «Дзета». «Зігамар» быў вельмі папулярны ў розных краінах Еўропы, у тым ліку і ў Расіі. Цікава, што на адной са старых паштовак з выявамі горада Ліды на плоце насупраць кінатэатра «Эдысан» якраз відаць афішу «Зігамара».

Думаю, трэба трохкі расказаць і пра арганізацыю справы па расклеиванні розных афіш у горадзе. У 1904 годзе віленскі губернатар граф Пален выдаў пастанову, згодна з якой расклеиванне розных аб’яў і афіш у Лідзе дапускалася толькі на адмысловых прыстасаваннях (відавочна, шчытах), устаноўленых гарадскімі ўладамі (домаўладальнікам на сваіх хатах дазвалялася вывешваць аб’явы толькі аб здачы жылля ў наём).

Пастанова ўваходзіла ў сілу з моманту ўстаноўкі такіх прыставанняў. 29 красавіка 1909 года лідскі сход упаўнаважаных перадаў Абраму Душману права расклеявання аб'яў і афіш за плату 21 руб. 30 кап. у год. Бізнес быў вельмі прыбытковы, і ў 1914 годзе гэта права на тры гады перадалі ўладальніку друкарні Падземскаму, але ўжо за 260 руб. і 50 кап. у год. Гэта сведчыць аб папулярнасці кінематографа і гастрольных тэатраў у нашым горадзе.

Манастырскі перад Першай сусветнай вайной прадаў «Эдысан» Яблонскаму і Сікорскаму – і кінатэатр перасяліўся на месца каля перакрывавання вуліц Віленскай і Каменскай (сучасныя Ленінская і Савецкая), у старую двухпавярховую камяніцу XIX стагоддзя, праз адзін дом ад Фарнага касцёла. У гэтым жа доме знаходзілася кавярня Маліноўскага (у 1930-я – крама дамскай галантарэі). Уваход у кінатэатр быў з двара.

У новым «Эдысане» праводзіліся розныя гарадскія мерапрыемствы. У студзені 1913 года прэса паведаміла, што «надоечы ў “Эдысане” адбыўся сеанс на карысць мясцовага дамскага дабрачыннага таварыства. Сімпатычныя мэты гэтага таварыства прыцягнулі ў тэатр такую публіку, якая рэдка бывае на дабрачынных вечарах. Вечар адбыўся. Увесь даход, 150 рублёў, цалкам паступіў у касу таварыства». У тым жа нумары газеты Лідскае дамскае дабрачыннае таварыства выказала ўдзячнасць «уладальнікам тэатра «Эдысан» спсп. Яблонскаму і Сікорскаму, якія бясплатна прапанавалі залу «Эдысана», асвятленне, музыку і ахвяравалі 25 руб., асабліва сп. Яблонскаму за яго ўдзел у арганізацыі вечара. А таксама сп. Вінаградаву за бясплатныя карціны і публіцы за спагадлівасць і ўвагу». З тэксту бачна, што нават пасля пераезду кінатэатра на новае месца браты Вінаградавы займаліся пракатам кінастужак.

А 6 чэрвеня 1913 года ў «Эдысане» Лідскі аддзел добраахвотнага таварыства па барацьбе з сухотамі ладзіў «бясплатны сеанс з навуковымі мэтамі».

У той час у будынку братоў Вінаградавых, дзе раней быў кінатэатр «Эдысан», у двары дома № 21 па Віленскай вуліцы, адкрылася вытворчасць па гатаванні мёду.

Дзесьці перад Першай сусветнай вайной ці падчас яе кінатэатр «Ілюзіён» быў перайменаваны ў «Нірвану». Можна сказаць, што кінатэатры «Эдысан» і «Нірвана» зачыняліся

толькі тады, калі вайна прыходзіла на вуліцы горада, бо маюцца звесткі, што 31 снежня 1918 года рэўком правёў гарадскі мітынг менавіта ў будынку кінатэатра «Нірвана».

На паштоўцы 1916 г. бачна, што будынак з кінатэатрам і кавярняй Маліноўскага згарэў, верагодна, пры ўваходзе нямецкіх войскаў у Лідзу ў верасні 1915 г.

Галоўным месцам культурнага адпачынку гараджан у 1920—30-я гг. былі менавіта кінатэатры. Польскі пісьменнік Ежы Путрамент, які жыў у Лідзе, успамінаў пра кінатэатры горада ў сярэдзіне 1920-х: «У цэнтры горада два касцёлы і два кінатэатры. Насупраць меншага, які называўся «Эдысан», – цукерня з назвай “Амерыка”».

А былы лідзянін Ежы Болтуць казаў: «Якія ў Лідзе былі кінатэатры! На Сувальскай, галоўнай вуліцы горада мелася “Эра” якой загадваў Тамашэвіч. Недалёка працаваў “Эдысан” – маёмасць сімпатычнага старазаконнага яўрэя Левіна і ... кіно “Маленькае” якім таксама валодаў яўрэй з мясцовыя прозвішчам Яблонскі. Квітка былі дарагія: 50 грошаў на прэм’еру, іншыя сеансы па 25. Вядома, у кінатэатрах былі буфеты. Можна было запрасіць сімпатыю на скромны пачастунак з ліманадам. Фільмы паказвалі розныя, але прэм’еры ў Лідзе адбываліся адначасова з Варшавай. Варшаўскае прадстаўніцтва “Метро Голдвін”¹ дбала пра свайго кліента».

Уладальнікам і дырэктарам кінатэатра «Эдысан» у той час быў Натан Левін, яго супольнікамі – М. Алькеніцкі і А. Мяснік. Гэта быў кінатэатр з балконам і буфетам.

Былы лідзянін Уладзіслаў Нарушевіч пісаў пра уладальніка кінатэатра «Эдысан» Левіна: «Гэта быў энергічны мужчына цікавы да прыбыткаў. З Варшавы ён прывозіў заўсёды касавыя фільмы, у асноўным вестэрны». Левіна добра ведалі ў горадзе з-за хірургічнай аперацыі, якія яму прыйшлося перанесці. У 1920-я гг. ў яго кінатэатры выбухнуў пажар. Левін хацеў уратаваць касу але не змог і цудаў выбраўся вонкі з апаленым тварам і рукамі. «Пластычную аперацыю яму рабілі ў Варшаве. Лапкі

¹ «Metro-Goldwyn-Mayer» – амерыканская кампанія, якая спецыялізавалася на вытворчасці і пракаце кінапрадукцыі. З 1924 па 1942 гг. – безумоўны лідэр галівудскай кінаіндустрыі.

скуры з ягадзіц перасадзілі на твар з левага і правага бакоў. Скура прыжылася, што палепшыла яго вонкавы выгляд, але ўсё ж гэта было яшчэ непрыгожа і таму ён насіў чорную павязку на правым воку. Аднак нам цікава было даведацца, адкуль паходзіць яго скура на шчацэ», – пісаў Нарушэвіч.

На пачатку студзеня 1933 г. у кінатэатры “Эдысан” быў паказаны фільм Чарлі Чапліна «Агні вялікага горада». Але лідзіянам фільм не вельмі спадабаўся і быў у пракаце толькі 5 дзён.

Інспектар Звязу аховы аўтарскіх праў, які ў 1934 г. правяраў лідскія кінатэатры, лічыў што «Эдысан» значна лепшы за іншыя кінатэатры і «нават добры. Апрача партэра ёсць балкон і амфітэатр. Толькі дзіўная рэч – балкон і амфітэатр як лепшыя месцы зарэзерваваны за інтэлігенцыяй. Партэр жа выкарыстоўвае непераборлівая публіка. ... Уладальнік “Эдысана” старанна адбірае фільмы і трэба прызнаць, што яны значна лепшай вартасці чым у іншых. Да таго ж, у “Эдысоне” паказваюць два дадаткі да асноўнага фільма. Адзін анімацыйны а другі прапагандысцкі ці штотыднёвік “Парамаўнта”. З пэўнага часу лідскія кінатэатры пачалі у час перапынкаў забаўляць грамадскасць грамафоннай музыкай праз узмацняльнік. ... Ліда тут з’яўляецца самай вынаходлівай. Кінатэатры маюць вонкавыя дынамікі – мінакі глытаюць не толькі вулічны пыл і музыку кавярні “Амерыканка”, але і шлягеры. Наогул можна ўбачыць, што ў Лідзе больш разумеюць вартасць рэкламы».

Усе 1920-я гады кінатэатр «Нірвана» не толькі дэманстраваў фільмы, але і быў месцам збораў лідскай грамадскасці і пляцоўкай, дзе выступалі гастрольныя тэатральныя трупы, напрыклад, знакаміты тэатр «Рэдута»¹. 20 лістапада 1928 года гэты тэатр паказваў у Лідзе спектакль «Цар Павел I» паводле п’есы Меражкоўскага, а ў верасні 1929 года камедыю «Прыяцелі». Спектакль адбыўся «ў перапоўненнай зале, чаго Ліда ўжо даўно не бачыла». 14 і 15 студзеня 1930 года ў Лідзе гастраліравала Варшаўская опера. На сцэне кінатэатра «Нірвана» былі паказаны два яе спектаклі – «Галька» і «Кармэн».

«Нірвана» з’яўляўся і цэнтрам яўрэйскага культурнага жыцця. У 1931 годзе «25 кастрычніка адбыўся першы выступ

¹ Рэдута (Reduta) – эксперыментальны тэатр-лабараторыя, існаваў у 1919—1939 гг. У 1925 г. тэатр з Варшавы пераехаў у Вільню, размяшчаўся ў тэатры на Пагулянцы, у 1931 г. вярнуўся ў Варшаву.

яўрэйскага драматычнага гуртка ў кінатэатры «Нірвана», рэжысёр тэатра – Бузган». У канцы 1931 года «інжынер Любес з Палесціны ў кінатэатры «Нірвана» распавёў яўрэям Ліды пра жыццё ў Палесціне. Сабралася каля 200 чалавек».

Уладзіслаў Нарушэвіч пісаў: «Памятаю часы нямога кіно калі ілюстрацыі да фабулы выконваў піяніст Лідская грамадскасць вельмі хваліла гэту натуральную музыку Калі з'явілася гукавое кіно, людзі яшчэ доўгі час не маглі прызвычаіцца да гэтай інавацыі і узгадвалі часы нямога кіно з мілым для вуха музычным акампанеентам на піяніна». Аднак тэхніка кіно хутка развівалася, і ў 1932 годзе сярод уладальнікаў кінатэатраў у Лідзе пачаліся «гонкі» – хто першы адкрые ў Лідзе гукавое кіно. Першым імкнуўся стаць уладальнік кінатэатра «Нірвана»: «Нарэшце ў Лідзе будзе кіно з гукам. Уладальнік кінатэатра “Нірвана” Яблонскі сказаў, што праз некалькі дзён пачне паказваць у сябе кіно з гукам. Першым гукавым фільмам будзе сусветна вядомы баявік “Парада каханьня”... Гэта будзе сенсацыяй у Лідзе».

Аднак першым гукавым кінатэатрам у горадзе стаў «Эдысан»: «У пятніцу з гукам пачаў працаваць кінатэатр «Эдысан», уладальнік Левін. Першы гукавы фільм – “Х 27”. “Нірвана” з гукам пачне працаваць праз некалькі дзён».

У красавіку 1931 года падчас кінасеанса ў «Нірване» ад пракцыйнай лямпы загарэлася кінастужка. Узнікла паніка, але кінамеханік Мозель Віцільд хутка загасіў узгаранне.

13 ліпеня 1932 года ў цэнтры горада адбыўся моцны пажар. «Горад у моры агню», – паведамляла прэса. Пажар пачаўся з дома на Сувальскай, 54. Спачатку агонь ахапіў дах, потым перакінуўся на кінатэатр «Нірвана». 3-за моцнага ветру полымя хутка ахапіла суседнія дамы – і загарэўся цэнтр горада. Гарэла «Нірвана», крамы і цэлы шэраг жылых дамоў у кірунку ракі Лідзеі. Пажар тушылі добраахвотныя пажарныя дружныны, пажарныя службы абодвух лідскіх палкоў і чыгункі, прыехалі нават пажарныя машыны з Гродна. Недалёка ад месца пажару натоўпы пагарэльцаў, якія страцілі ўсю маёмасць, стварылі сапраўдны бівак. Да 20.00 агульнымі намаганьнямі пажар лакалізавалі. Галоўнай цяжкасцю быў недахоп вады, якую даводзілася падвозіць з Лідзеі, бо толькі гродзенскія пажарныя мелі адмысловы шланг даўжынёй у 300 м і наўпрост пампавалі

ваду з ракі. Агонь гарэў да вечара наступнага дня. У час пажару загінуў жаўнер пятага лётнага палка Ян Валюкевіч, былі цяжка параненыя добраахвотныя пажарныя Кацэнеленбоген, Баярскі, Лебедзь і Вацлаў Мілан з Гродна.

Згарэлі дамы №№ 54, 56, 58, 60 па вуліцы Сувальскай (належалі Фларэнтыну Длускаму, Бералю Дваржэцкаму, Фруме і Гіршу Таўшынскім) і шмат дамоў у бок ракі Лідзеі, згарэлі кінатэатр «Нірвана» і шмат крам і складаў: гарэлачны склад Міхала Баркоўскага, крама капелюшоў Ядвігі Яўген, півярня Макса Левіна, півярня Антона Ляховіча, галантарэйная крама Якаба Брэма, склады «Сельскагаспадарчага сіндыката», рымарня Чайкоўскага, склады мануфактуры Якуба Вінера, крама шкла Абрама Флякса, крама швейных машын «Зінгер», памяшканне «Таварыства польскіх купцоў».

Страты ад пажару ў цэнтры горада склалі 712 000 злотых. Найвялікшыя страты панёс Длускі, уладальнік дамоў №№ 56 і 58, – каля 500 000 злотых, пры тым што гэтыя дамы былі застрахованы толькі на 145 000 злотых. Кінатэатр «Нірвана» меў страты ў 15 000 долараў, Якаб Вінер – 40 000 злотых, Юзаф Гальперын – 35 000 злотых, уладальнік «Нірваны» Яблонскі асабіста – 18 000 злотых. Тое, што страты «Нірваны», у адрозненне ад іншых, пазначаны ў доларах, можа казаць пра кошт апаратуры і рэканструкцыі будынка пасля пераходу кінатэатра на гукавы фармат.

23 і 24 ліпеня 1932 года горад святкаваў саракагадовы юбілей заснавання добраахвотнай пажарнай аховы. У межах ваяводскіх спаборніцтваў пажарных каманд, якія праходзілі ў гэты час у горадзе, адбыліся паказальныя выступы добраахвотных пажарных, узнагароджанне лепшых пажарнікаў, паказ ў кінатэатры «Эдысан» фільма «Рыцары Агню».

На нейкі час у горадзе застаўся толькі кінатэатр «Эдысан». Тым не менш у 1932 г. з-за цяжкай фінансавай сітуацыі ў горадзе і дарагой электрычнасці, уладальнік «Эдысана» Натан Левін на нейкі час закрыў свой кінатэатр. Прэса паведамыла: «16 чэрвеня распачаўся першы страйк кінатэатра які дэманструе кіно з гукам. Страйк выкліканы вялікімі падаткамі, якія збірае магістрат горада. У сваю чаргу высокі кошт квіткаў пры-

водзіць да малой колькасці глядачоў. Праўдападобна, страйк працягнецца ўвесь летні сезон».

Уладальнікі лідскіх кінатэатраў плацілі па 1 зл. за кВт*гадзіну але гарадская рада адмовілася падтрымаць іх прапанову і панізіць кошт электрычнасці. «Тым не менш на летні перыяд, да 1 кастрычніка, вырашана панізіць на 30% падатак з квіткаў. Лідскія кінатэатры страйкуюць з 8 чэрвеня, магістрат губляе каля 1 000 зл. штомесяц».

Напрыканцы 1932 года: «Уладальнік «Нірваны», якая, як вядома, згарэла 13 ліпеня, сп. Яблонскі, хутка адкрые новае кіно па вуліцы Сувальскай ў доме Віленчыка (у былых варштатах Дзяржаўнай рамеснай школы). Кінатэатр будзе мець гукавую апаратуру, тэатральную сцэну і іншае сучаснае абсталяванне».

Таку горадзе з'явіўся трэці кінатэатр – «Маленькае» (Сувальская, 74): «Кіно знутры выглядала прыгожа, у ім маглі змесціцца 250 чалавек ... Акрамя экрану мае маленькую сцэну».

У студзені 1933 г. на сцэне «Маленькага» нават выступіў ансамбль кубанскіх казакаў у колькасці 16 асобаў пад кіраўніцтвам Альжбеты Гагарынай, у зале сабралася каля 200 глядачоў.

Летам 1934 г. гэты кінатэатр правярыў інспектар Звязуховы аўтарскіх праў і знайшоў фінансавыя парушэнні: «Уладальнік кінатэатра мае сваю эканамічную палітыку. Палягае яна тым, што адзін квіток ходзіць па-колу». На пачатку інспектар не мог зразумець чаму квіток, куплены за 55 грошаў на ўваходзе ў зал забірае кантралёр. Нават некалькі разоў перачытаў тое, што на квітку напісана: «Захоўваць да канца сеанса». Тры разы інспектар наведваў кінатэатр покуль прасачыў увесь ланцужок – квіток куплены ў касе, кантралёр забірае ў глядачоў і зноў вяртае яго на касу, дзе сядзіць сам уладальнік «Маленькага» які такім чынам ён змяншае свае падаткі.

Ня дзіва, што ў новым будынку бізнес у Яблонскага не пайшоў, і ўжо на пачатку 1937 года кіно «Маленькае» было зачынены. Скарбовая ўправа наладжыла секвестр на яго мэблю.

Праз нейкі час на месцы кінатэатра «Нірвана» быў збудаваны больш сучасны кінатэатр «Эра» які меў найбольшую глядзельную залу ў Лідзе – 450 м² і 610 месцаў («Эдысан» меў 300 м² і 250 месцаў). Гаспадарамі кінатэатра з'яўляліся Юльян і Менард Тамашэвічы – родныя пляменнікі ўладальніка дома

№ 58 па вуліцы Сувальскай Фларэнтына Длускага. Праўдападобна, кінатэатр пачаў працаваць у 1935 г.

Лідзянін Анатоль Кулеш расказваў: «Кінатэатр “Эра” адразу здзівіў сваім інтэр’ерам. У холе на сценах ад столі да падлогі былі прымацаваны люстэркі. З-за гэтага адбываліся розныя выпадкі бо яны стваралі аптычны эфект вялікага хола і вялікай колькасці наведвальнікаў».

У другой палове 1930-х у рэпертуары пераважалі камедыі, але былі і сур’ёзныя карціны. Паказу фільма звычайна папярэднічаў паказ (часопіс) ПТА (Польскага тэлеграфнага агенцтва). А вячэрнім сеансам нярэдка папярэднічала рэвію (кінаагляд). У «Эдысане» аказвалі «лепшыя фільмы нашага часу з моцным гукам» – праграмы мяняліся прыблізна штотыдзень. Напрыклад, 12 сакавіка – 8 красавіка 1939 года на экране гэтага кінатэатра дэманстраваліся фільмы «Тыран», «Вязніца без кратаў», «Каханне ў джунглях», «Таямніца Чырвонага мора».

Будучы прафесар і хабілітаваны доктар, а ў 1930-я лідская гімназістка Ірэна Стасевіч успамінала, як разам са сваім сябрам Уладзіславам Нарушэвічам яны часта вандравалі па лідскіх кінатэатрах: пачыналі з «Эдысана», потым пераходзілі ў «Эру». Пасля прагляду кінафільма ў «Эры» вандроўка заканчвалася ў «камерным кінатэатры, які зваўся «Маленькае», дадам, што прыходзілася глядзець і «нямыя» фільмы пад акампанемент фартэпіяна».

Сам жа Уладзіслаў Нарушэвіч расказаў у сваіх мемуарах сапраўдную анекдатычную гісторыю, якая тым не менш сведчыць пра моц кінамастацтва. Нейкі селянін з жонкай пасля ўдалага гандлёвага дня пайшлі ў кінатэатр «Эдысан». Месцы занялі на балконе ў бакавым крыле, блізка да экрана. Ішоў крымінальны фільм. У кульмінацыйны момант забівалі багатую, маладую і прыгожую жанчыну. Жанчына была занята чытаннем і не бачыла бандыта, які набліжаўся да яе. Калі ён ужо быў блізка каля ахвяры, жонка схапіла мужа за руку і пачала голасна крычаць: «Кінь у бандыта ботам, бо заб’е!» Селянін выканаў загад: зняўшы бот, кінуў яго ў экран. Экран парваўся – у кінатэатры пачалася паніка. Прэса паведамляла і пра дробныя здарэнні: улетку 1937 года ненавязаны конь з возам, пакінуты жыхаром вёскі Мастоўшчына Станіславам

Снацкім пасвіцца на вуліцы Сувальскай, выбіў шыбу ў кінатэатры «Эдысан».

Жыхар горада Ян Станіслаўскі лічыў, што лепшым кінатэатрам горада быў менавіта «Эдысан»: «Уладальнік гэтага кінатэатра меў плямы на твары з-за ўзгарання кінастужкі... Знутры кінатэатр меў прыгожы выгляд. У фае крэслы абабіты чырвоным аксамітам. Квіткары хадзілі ўбраныя ў чырвоныя з жоўтымі лацканамі ліўрэі, штаны з жоўтымі лампасамі і ў чырвоных высокіх шапках».

Школьная моладзь мела праблемы з вячэрнімі сеансамі, бо настаўнікі не дазвалялі ёй паказацца на вуліцы без дарослых пасля 20 гадзін, тым больш хадзіць у кіно на вячэрнія сеансы. Толькі некаторыя смяльчакі рызыкавалі напароцца на дзяжурнага настаўніка. Таму, каб патрапіць на вячэрні сеанс, некаторыя зухі апрадаліся, як дарослыя.

Месцы ў кінатэатрах не нумараваліся – купіўшы квіток, пры жаданні можна было застацца ў глядзельнай зале на некалькі сеансаў. У кінатэатрах, акрамя паказу кінафільмаў, арганізаваліся тэатральныя пастаноўкі вандроўных труп, ладзіліся танцавальныя вечары, дабрачынныя мерапрыемствы, балі-маскарады і г. д., у якіх магло прымаць удзел да 500 чалавек.

Хоць дзённыя квітки былі не дарагімі, не кожны хлопец ці дзяўчына маглі купіць яго. Нарушэвіч пісаў, што «бедныя хлопцы з маёй вуліцы ўтварылі банду якой кіравалі два браты Гарачовы з вуліцы Легіяновай. Яны арганізавалі крадзеж вугалю з чыгуначных вагонаў ці з чыгуначнага склада паліва. Грошы, якія атрымліваліся пасля продажу паліва, ішлі на свае патрэбы, у тым ліку і на кіно. Хлопцы выкарыстоўвалі ўсе сродкі каб патрапіць у кінатэатр без квітка». Адным з такіх сродкаў было «выкарыстоўваючы выступы ў муры ці па эстакадзе, якая злучала кінатэатр з суседнім будынкам, патрапіць на балкон другога паверха а далей прайсці ў зал. Гэта было магчыма калі стаяла цёплае надвор'е і таму дзверы на балкон былі адчынены ці калі нехта з сяброў, які раней прайшоў з квітком, адмыслова адчыніў тыя дзверы».

Міжваенныя кінатэатры былі сапраўднымі цэнтрамі не толькі культурнага, але і грамадска-палітычнага жыцця. Уладальнікі кінатэатраў абавязаны былі прадастаўляць глядзельныя залы па зніжанай цане ці бясплатна для сходаў

разнастайных грамадскіх палітычных арганізацый, таварыстваў, партый і г.д.; напрыклад, у 1936 годзе падчас знакамітай лідскай забастоўкі кінатэатр «Эра» выкарыстоўваўся для сходаў і мітынгаў рабочага актыву, а штрэйкбрэхераў, каб арганізаваць свой прафсаюз, сабралі на мітынг у кінатэатр «Маленькае»; пісьменнік Путрамант пісаў, што з'явілася каля 30 чалавек. 2 мая 1937 года ў кінатэатры «Эдысан» у межах тыдня асветы працоўных чыталі лекцыю пра шубраўцаў¹ і інтэлектуальныя рухі ў Вільні першай паловы XIX стагоддзя.

У 1930-я, як і ў 1920-я гады ў кінатэатрах горада праходзілі гастролі тэатральных труп. Напрыклад, 20 жніўня 1936 года ў кінатэатры «Эра» выступала знакамітая трупа Віленскага гарадскога тэатра. Гралася лёгкая эратычная камедыя ў трох актах «Каханне ўжо не ў модзе». На пачатку 1937 года «Кур'ер Віленскі» пісаў: «...у Лідзе працуюць тры кінатэатры: два меншыя і адзін пад назвай “Эра” з вялікай залай на 750 месцаў. Калі ў Ліду завітвае выязны віленскі тэатр ці ансамбль “Рэдута” з новым рэпертуарам – зала кінатэатра бывае нават перапоўнена публікай. Санітарныя нормы патрабуюць, каб у такіх месцах былі публічныя туалеты, а ў гэтым кінатэатры туалеты ад пачатку яго эксплуатацыі заўжды “на рамонце”. Такія адносіны кіраўніка кінатэатра “Эра” Тамашэвіча да санітарных норм не могуць не здзіўляць грамадскасць. Трэба, каб ён адказаў нарэшце, калі закончыцца гэты вечны рамонт туалетаў».

Праз некалькі нумароў дырэкцыя кінатэатра адказала рэдакцыі: «Рамонт туалетаў даўно закончаны, але з-за маразоў размёрзліся водаправодныя трубы, і туалеты былі зачынены. Аднак падчас гастроляў тэатральных труп туалеты былі чынныя. Зараз туалеты таксама працуюць». У тым жа нумары друкуецца аб'ява аб гастролях з 1 сакавіка 1937 года Віленскага тэатра пад кіраўніцтвам вядомай артысткі і заснавальніцы тэатра Ніны Младзеёўскай-Шчуркевіч: «У кінатэатры «Эра» ў 16 гадзін будзе паказана камедыя Стэфана Кедрынскага “Замужняя панна”, у 20.30 – п'еса Самерсэта Маэма “Святы прамень”».

У красавіку 1937 года лідскі стараста Міклашэўскі падчас прыватнага прагляду фільма ў кінатэатры «Эдысан» асабіста пераканайся, што тут паказвалі не ўзгоднены са староствам і

¹ Шубраўцы – сябры літаратурна-грамадскага таварыства ліберальна-асветніцкага кірунку, якое існавала ў Вільні ў 1817—1822 гг.

не дазволены для моладзі фільм, а моладзь якраз і складала большасць глядачоў на гэтым сеансе. Стараста прыцягнуў гаспадара кінатэатра да адміністрацыйнай адказнасці, і ў выніку той быў аштрафаваны на 30 злотых.

У тую ж вясну, у красавіку, выязны віленскі тэатр дэманстраваў у «Эры» камедыю Якуба Дэвала «Стэфак» і камедыю Стэфана Кянджынскага «Стары кавалер». А ў маі варшаўскія артысты ў кінатэатры «Эра» паказалі тэатральную камедыю «Цётка Караля»; у ролі цёткі – знакаміты кінаартыст таго часу Яўген Бадо. Пра выступленне знанага Яўгена Бадо¹ пісаў адзін

¹ Сапраўднае імя і прозвішча – Багдан Эжэн Жуно (па-польску Eugeniusz Bodo; 1899—1943) – польскі кінаакцёр, эстрадны артыст, рэжысёр, сцэнарыст, танцор, спявак, канферансье і прадзюсар.

З 1917 г. пачаў выступаць у якасці спевака і танцора на сцэне Познанскага, а з 1919 г. – Варшаўскага рэвю ў вядомых сталічных кабарэ.

У 1925 г. дэбютаваў у кіно, зняўшыся ў фільме «Rywale», і з гэтага моманту пачаў заваёўваць у глядачоў велізарную папулярнасць. Усяго Бадо выканаў ролі больш чым у 30 фільмах. Выступаў на экране ў ролі герояў-палюбоўнікаў, здымаўся ў трагічных, камедыйных і музычных фільмах. Стаў зоркай польскага кіно міжваеннага перыяду. Валодаючы добрым голасам, часта спяваў у фільмах – і яго песні адразу ж станавіліся шлягерамі. У 1932 г. ён атрымаў тытул неафіцыйнага караля польскіх акцёраў, а ў 1936 г. – караля стылю.

Незадоўга да пачатку Другой сусветнай вайны пачаў пісаць кінасцэнарыі і рэжысіраваць фільмы, у якіх ён граў галоўныя ролі.

Увесну 1939 г. адкрыў у Варшаве прэстыжнае «Кафэ Бадо». Падчас нападу немцаў на Польшчу і абароны Варшавы арганізоўваў канцэрты для салдат і грамадзянскага насельніцтва сталіцы. У час нямецкай акупацыі, калі тэатры і кінакампаніі Варшавы былі зачынены, яго кафэ працягвала працаваць, у асноўным з мэтай матэрыяльнай падтрымкі іншых вядомых польскіх артыстаў.

Неўзабаве пераехаў у Львоў. Свабодна валодаючы рускай мовай, уладкаваўся канферансье і пачаў выступаць у тэатральным калектыве «Тэаджаз» Генрыка Варса, рабіў грамзапісы сваіх песень на рускай мове (запісы захаваліся).

Гастраліраваў па СССР. Пасля вяртання з адной з паездак па Саюзе вырашыў эміграваць у ЗША і падрыхтаваў неабходныя для гэтага дакументы. У чэрвені 1941 г. быў арыштаваны НКУС. Утрымліваўся некаторы час у перасильных турмах Уфы і Масквы. Наконт яго вызвалення безвынікова завыхаліся польскія эміграцыйныя ўлады. Пасля Масквы быў адпраўлены ў лагер у Котласе, дзе, паводле архіўных звестак, памёр ад знясілення і голаду 7 лістапада 1943 года.

У 1938 г. Я. Бадо быў узнагароджаны Залатым Крыжам Заслугі з мячамі.

2 кастрычніка 2011 года ў Котласе на мемарыяльных могілках «Макарыха» быў адкрыты помнік Я. Бадо.

з гледачоў былы лідзянін Уладзіслаў Нарушэвіч: «Запомніў яго аднак не ў гэтай тытульнай для яго ролі, а падчас шпацыру па Сувальскай у таварыстве асістэнтаў. Паводзіў сябе вельмі свабодна, бесклапотна і са сваім прыроджаным шармам абдорваў мінакоў артыстычнай ўсмешкай».

У жніўні 1938 года ў кінатэатры «Эра» выступала тады ўжо славуная Іда Камінская¹ са сваёй камандай (квітка прадаваліся ў цукерні «Амерыканка»).

Наогул, практычна кожны тыдзень у кінатэатры «Эра» акрамя паказу кіно адбываліся культурныя імпрэзы ці грамадскія мерапрыемствы.

Летам 1939 года ў кінатэатры «Эра» змяніўся дырэктар: замест К. Тамашэвіча пачаў працаваць Ежы Длускі, які для гэтага адмыслова пераехаў жыць у Ліду.

Кіно ў горадзе было такое папулярнае, што на пачатку 1939 года ў гарадской управе «падчас штэмпелявання было скрадзена 48 квіткаў у «Эру». Аднак кантралёр кінатэатра Рулько падчас праверкі квіткаў вызначыла тры крадзеныя. Дырэктар Длускі заявіў у паліцыю».

Увогуле кінапракат быў добра развіты, што адлюстроўваюць наступныя лічбы: за другі квартал 1939 года ў Наваградскім ваяводстве, часткай якога была Ліда, прайшло ў пракаце 216 фільмаў польскай вытворчасці і 251 замежны фільм (у першым квартале таго ж года – 209 польскіх і 249 замежных).

¹ Іда Камінская (Ida Kaminska, 1899—1980) – польская актрыса. Нарадзілася ў Адэсе 18 верасня 1899 г. у сям’і акцёраў яўрэйскага тэатра (на мове ідыш). Яе маці Эстэр-Рухл Камінская была знакамітай актрысай, бацька – Аврум-Іцхак Камінскі – тэатральным акцёрам, рэжысёрам і прадзюсерам. Іда была сястрой музыканта Юзафа Камінскага і стрыечнай сястрой акцёра Дэні Кея. Тэатральную кар’еру пачала ў 1904 годзе ва ўзросце пяці гадоў. На кінаэкранах дэбютавала ў 1912 г. у польскім фільме, дзе таксама здымалася яе маці і сястра. За ўсю сваю кінакар’еру з’явілася толькі ў 11 фільмах, і толькі адзін з іх зрабіў яе вядомай. У 1965 г. Камінская знялася ў чэхаславацкім фільме «Крама на плошчы», роля ў якім прынесла ёй ў 1966 г. намінацыю на прэмію «Оскар» у якасці лепшай актрысы.

Іда Камінская была ўганаравана шэрагам нацыянальных польскіх узнагарод, у ліку якіх ордэн Адраджэння Польшчы 4 ступені, ордэн «Сцяг Працы» 1 ступені, ордэн «Сцяг Працы» 2 ступені, медаль «10-годдзе Народнай Польшчы» і медаль «1000-годдзе Польшчы».

Апошні раз у кіно яна з’явілася ў 1970 г., пасля чаго працягвала тэатральную кар’еру, шмат гастралючы па свеце. Іда Камінская памерла ў Нью-Ёрку 21 мая 1980 г. ад сардэчна-сасудзістай хваробы.

22—23 чэрвеня 1941 года пасля бомбавых удараў і пажараў культурна-гістарычны цэнтр горада перастаў існаваць; засталіся касцёлы, замак, але паміж двума касцёламі (Фарным і Піяраў) не захавалася ніводная пабудова. Вось як апісвае раніцу 24 чэрвеня Е. Ярмонт у сваіх мемуарах: «...Знікла бібліятэка, куды я часта заглядвала, і гатэль, дзе я ні разу не была, быццам растварылася ў паветры маленькая кніжная крама пані Шкоп разам са школьнымі падручнікамі. ... Зніклі кінатэатры з непранумэраванымі месцамі, дзе можна было праглядзець некалькі сеансаў запар. ... гэты свет знік... па абодва бакі вул. Сувальскай... узвышаліся высокія завалы з абпаленай цэглы і жалеза».

Будынак кінатэатра «Эра» згарэў і не быў адноўлены. Дом, у двары якога ён знаходзіўся, згарэў таксама, але падчас вайны у яго сценах месцілася кухня, што карміла яўрэяў лідскага гета, калі яны пад канвоем выконвалі работы па разборцы згарэўшага цэнтра горада. Таму гмах не быў разабраны і быў адноўлены толькі пасля вайны. Гэта сучасны дом № 16 па вуліцы Савецкай, у якім пасля невялікага рамонту адразу пасля 945 года пачаў працаваць гарадскі кінатэатр. Лідзянка Ларыса Канчэўская ўспамінае: «У маім дзяцінстве тут быў кінатэатр з глядзельнай залай на другім паверсе. Пасля сеанса глядачы спускаліся з боку двара па арматурнай, стромкай, амаль пажарнай лесвіцы. Памятаю, я, першакласніца, там упершыню была з татам. Мы глядзелі фільм «Адмірал Ушакоў». Было вельмі нязручна ў цеснай зале з нізкай столлю, дзе стаялі масіўныя квадратныя калоны, якія вельмі перашкаджалі глядзець фільм. І падлога там была без узвышша, хлапчукі сядзелі на спінках крэслаў – проста бяда! Я палову фільма не бачыла, а толькі чула, нават плакала ад незадаволенай цікаўнасці».

Гісторыя першага лідскага кінатэатра цягнулася да канца 1950-х гадоў.



Справа дом па Віленскай, 58. У яго двары месціўся першы лідскі кінатэатр «Люзіён»



Злева, на плоце гарадскога сквера, рэклама кінафільма «Зігамар». Далей дом па Віленскай, 19, за ім дом 21 братаў Вінаградавых, у двары якога месціўся кінатэатр «Эдысан»



Рэклама фільма ў кінатэатры «Нірвана», 1930-я гг.

<p>Kino Dźwiękowe Małeńkie w LIDZIE, Suwalska 74</p>	<p>Pierwszy film o dIALOGACH polskich, francuskich i niemieckich. Tragedję tysięcy górników wydobywających czarne diamenty, rozpacz i łzy matek, żon, ojców, mężów, sióstr i braci da arcydzieło dźwiękowe, owoc szczytowej pracy genialnego umysłu, reżyzatora G. W. Pabsta p. t.</p> <h1>Braterstwo Ludów</h1>
--	---

Газетная рэклама фільма «Братэрства людзей» у кіно «Маленькае»



Кінатэатр у доме на Савецкай, 16 (1950-я гг.)

Лідская гарадская электроўня

Выгоднасць ужывання электрычнасці ў прамысловасці і быту была асэнсавана яшчэ ў сярэдзіне XIX ст. Перадумовай для рашэння гэтай тэхнічнай праблемы стала вынаходства італьянскім фізікам А. Пачыноці (1841-1912) у 1860 г. і незалежна ад яго бельгійскім інжынерам З. Т. Грамам (1826-1901) у 1869-1870 гг. дынама-машыны – генератара сталага току. Менавіта дзякуючы канструкцыі, прапанаванай Грамам, вынаходніцтва пачало шырока ўжывацца. Да 1870-80-х гг. генератары сталага току былі ўдасканалены і, па сутнасці, набылі асноўныя рысы сучасных машын.

Іншай перадумовай электрыфікацыі сталася ажыццяўленне перадачы электраэнергіі на значныя адлегласці па правадах. Першую перадачу электраэнергіі на адлегласць 1 км дэманстравалі француз І. Фантэн у 1873 г. Аднак, практычнага ўжывання гэты досвед не атрымаў. Больш таго, сам Фантэн лічыў, што гэтка перадача энергіі магчымая толькі для малой магутнасці і на невялікую адлегласць.

Тэарэтычнае абгрунтаванне і матэматычны разлік электраперадачы быў зроблены ў 1880 г. у працах французскага навукоўца М. Дэпре (1843-1918). Дэпре прыйшоў да высновы аб магчымасці і эканамічнай мэтазгоднасці перадачы электраэнергіі на вялікія адлегласці пры ўмове падвышэння напружання. У 1882 г. Дэпре ажыццявіў перадачу электраэнергіі па правадах на адлегласць 57 км паміж Мюнхенам і Місбахам. Атрымаўшы фінансавую падтрымку банкіра Ротшыльда, Дэпре пабудаваў некалькі ліній электраперадач у Францыі.

М. А. Даліва-Дабравольскі ў 1888 г. вынайшаў сістэму трохфазнага пераменнага току. У 1891 г. Даліва-Дабравольскі разам з інжынерам Браўнам арганізаваў перадачу электраэнергіі на адлегласць 170 км ад Лаўфенана-Некаре да Электратэхнічнай выставы ў Франкфурту-на-Майне. Гэта падзея можна лічыцца пачаткам выкарыстання трохфазнага тока, што выклікала пераварот у прамысловасці, транспарце і быце.

Першыя электрычныя станцыі сталага тока былі пабудаваны пры канцы 1870 – пачатку 1880-х гг. Грамадства таго часу захаплялася перспекывамі электрыфікацыі. Напрыклад французскі пісьменнік Альбер Рабіда, ў ім жа ілюстраванай навукова-фантастычнай аповесці «Дваццатае стагоддзе. Электрычнае жыццё» пісаў: «Зняволіўшы электрычнасць, чалавек набыў сабе магутнага слугу... Электрычнасць была ўлоўлена, закута ў ланцугі і прыручана... Электрычнасць служыць невычарпальнай крыніцай цяпла, святла і механічнай сілы. Паняволеная энергія рухае як велічэзную колькасць каласальных машын на мільёнах заводах і фабрык так і самыя далікатныя механізмы ўдасканаленых фізічных прыбораў». Рабіда сцвярджаў, што, ужываючы электрычнасць, чалавецтва ўжо ў XX ст. здолее рэгуляваць клімат і «змяніць па ўласным жаданні і патрэбах вечны кругаварот пор года. Прымаючы да ўвагі запатрабаванні розных мясцовасцяў зямнога шара, кожнай з іх штодня адпускаецца належная колькасць цеплыні, прахалоды ці арашэння».

У 1880-х гг. па ўсяму свету пачалі будавацца электрычныя станцыі пераменнага тока, якія дазволілі пашырыць вобласць ужывання электраэнергіі. У Англіі першая электрастанцыя пераменнага тока была пушчана ў 1884 г. У 1889 г. каля Портланда (ЗША) была пабудавана гідрастанцыя аднафазнага пераменнага току магутнасцю 720 кВт. У канцы 1890-х гг. у свеце для забеспячэння электраэнергіяй прамысловых раёнаў і гарадоў разгарнулася шырокае будаўніцтва раённых электрастанцый, яны ўзніклі каля крыніц сыравіны ці на рэках.

Вынаходніцтва генератара электрычнага току прывяло да шырокага ужывання электрычнага асвятлення жылых памяшканняў, гарадоў і прамысловых прадпрыемстваў. Электраасвятляльныя прыборы меліся двух тыпаў: электрадугавыя лямпы і лямпы напальвання. У 1879 г. ужо амерыканскі вынаходнік Т. А. Эдысан пасля шматлікіх і дарагіх эксперыментаў прапанаваў сваю канструкцыю лямпы напальвання вакуумнага тыпу з вугальнай ніткай – менавіта гэтая лямпа атрымала самы шырокі распаўсюд. У канцы XIX- пачатку XX ст. канструктары прыйшлі да высновы,

што з вугальнай ніткай нельга дасягнуць яркага нападу і немагчыма пазбавіцца ад пацямнення лямпавай колбы з-за выпарэння вугалю і прапанавалі замяніць вугальную на металічную нітку з малібдэну ці вальфраму.

Кампаніі, якія валодалі заводамі свяцільнага газу, спрабавалі абараніць свае пазіцыі і увялі некалькі тыпаў газ-палільных лямпаў (напрыклад, «аўэраву гарэлку» 1885 г., забяспечаную каўпачком з сеткі, які даваў яркае святло пры напальванні). Былі такія лямпы і ў Мінску і ў Лідзе аднак канчатковая перамога засталася за электрычным асвятленнем.

Для электраасвятлення ўжываўся як сталы, так і пераменны ток. Сталы ток можна было ўжываць на адлегласці да 750 м ад электрастанцыі, што было вельмі нязручна ў вялікіх гарадах. Пры выкарыстанні пераменнага току, будавалася адна цэнтральная раённая станцыя за горадам, а ток высокай напругі перадаваўся на вялікую адлегласць ў горад, дзе напруга з дапамогай трансфарматараў паніжалася да неабходнага ўзроўню. Такія станцыі дзейнічалі ў Рыме, Мілане, Лондане, Амстэрдаме, Кёльне, Франкфурце-на-Майне і іншых гарадах. Для перадачы электрычнага току ўсярэдзіне гарадоў выкарыстоўвалі ізаляваныя кабелі ці медныя правады без ізаляцыі, якія ўкладвалі ў адмысловыя цэментавыя жолабы пад ходнікамі.

Але ў нашай частцы Еўропы электрыфікацыя пачыналася з станцый сталага тока.

У Расійскай імперыі электраэнергія выраблялася на дзяржаўных, гарадскіх (ці муніцыпальных), а таксама прыватных электрастанцыях, прычым колькасць прыватных электрастанцый значна перавышала колькасць дзяржаўных і гарадскіх. Так, па звестках Рускага тэхнічнага таварыства, у 1913 г. з двух дзясяткаў буйных электрастанцый шаснаццаць з'яўляліся прыватнымі. Электрастанцыя ў Мінску была муніцыпальнай.

Першыя вопыты па электраасвятленні ў Мінску праводзіліся на вадакачцы ЛібаваРоменскай чыгункі тэхнікам Кабяком 21 снежня 1886 г. Электрамашына прыводзілася ў рух паравым рухавіком вадакачкі. У гэты дзень паглядзець на навінку сабралася шмат мінчан. У 1892 г. гарадская ўправа разглядала пытанне аб увядзенні ў горадзе электрычнага

асвятлення. Праз два гады было куплена абсталяванне з усімі прыладамі за 10,5 тысячы рублёў у Лібаўскага казённага порта. Разам з мантажом размеркавальных сетак яно абышлося гораду прыкладна ў 20 тысяч рублёў. Электрастанцыя пачала працаваць 12 студзеня 1895 г. Яна знаходзілася на правым беразе ракі Свіслач разам з вадапомпавай станцыяй. У горадзе было ўстаноўлена 390 лямпачак напальвання: 140 для асвятлення вуліц Петрапаўлаўскай, Праабражэнскай, Губернатарскай, Захар’еўскай, 80 – у зімовым тэатры, 60 – у летнім і 110 у прыватных спажываўцоў. Гараджане хутка ацанілі перавагі новага асвятлення – ужо праз тры гады горад меў 1 100 лямпачак напальвання: 240 на вуліцах, 420 у тэатрах і 430 у прыватным спажыванні. Пасля 1905 г. з’явіліся і першыя электралямпі вольтавай дугі. Яны перыядычна запальваліся ў тэатры, цырку, на гуляннях.

Справы ў Лідзе

У 1916 г. па распараджэнні нямецкіх акупацыйных уладаў да прыватнай электроўні пастаяннага току магутнасцю 50 к.с., якая працавала ў вінакурні Крыгера, былі падключаны будынкі, дзе месцілася гарадская ўлада, і часткова дамы жылога сектара ў цэнтры горада. Адначасова пачалося будаўніцтва гарадской электроўні, і дзесьці ў тым жа годзе горад атрымаў станцыю з двума лакамабіямі, якія прыводзілі ў дзеянне дынамамашыны пастаяннага току.

Нягледзячы на тое, што ў 1920-я гады ў горадзе працавалі дзве адносна вялікія электроўні – чыгуначная і гарадская, жыхары Ліды мелі праблемы з асвятленнем. Адна частка горада – «Ферма» асвятлялася ад чыгуначнай электроўні. Чыгуначная электроўня працавала стабільна і прадавала электрычнасць па 60 гр. за кілават-гадзіну.

Увесь астатні горад забяспечваўся гарадской прыватнай электроўняй, арандатарам якой быў нейкі Цыдзяровіч. Электрычнасць у гэтай, большай, частцы горада часта знікала, лямпы гарэлі няроўна і пры гэтым абаненты плацілі 1 зл. 16 гр. за кілават-гадзіну. «Не далей як учора, г. зн. 15 студзеня цэнтр горада да 10-й гадзіны вечара быў пагружаны ў цемру, разам з жыхарамі святла не мелі паліцыя, турма і т.

д.» – пісаў карэспандэнт «Слова» у артыкуле «Нашы балячкі» на пачатку 1926 г.

Далей журналіст паведамляў: «Якім чынам электроўня патрапіла ў рукі прыватных уласнікаў? Вядома, што ў будынку, які належаў гораду, немцы ў часы вайны адчынілі электроўню, пасля ж нямецкай акупацыі горад планаваў пакінуць электроўню ва сваёй уласнасці. ... Але ў 1922 г. электроўню прыватызавалі за 100 000 марак, якія павінна была штогод плаціць нейкая суполка дэмабілізаваных. Але суполка збанкрутавала і перадала маёмасць нейкаму Раманоўскаму, а той перадаў яе яўрэю Цыдзяровічу. Выплаты пералічваюцца і зараз (пасля інфляцыі і скасавання польскай маркі. – Л. Л.) электроўня плаціць у скарб усяго 65 гр., яшчэ раз – 65 грошаў! Уладальнік мае даход, але не дбае пра кліента, скарб не атрымлівае выплаты, магістрат бяздарны, а гараджане плацяць вялікія грошы за асвятленне. Што аб гэтым думае пракуратура? Гэта адзін з прыкладаў нашага гаспадарання».

Праз некалькі тыдняў Цыдзяровіч даказаў карэспандэнту «Слова», што гарадская станцыя прадавала электрычнасць па 1 зл. 5 гр., а чыгуначная па 90 гр. за кілават-гадзіну, 60 гр. плацілі толькі работнікі чыгункі, якія жылі ў тым раёне горада. Адсутнасць электрычнасці 15 студзеня 1925 г. Цыдзяровіч патлумачыў моцнай снежнай навальніцай. Уласнік электроўні паведаміў таксама, што апрача тых 65 гр. ён яшчэ штогод плаціць у скарб 500 злотых.

Праз паўгода газета «Слова» зноў звярнулася да гэтай тэмы: «Нягледзячы на тое, што каштуе (электраэнергія. – Л.Л.) значна болей, чым у Вільні, электрычнасць часта псуецца і гараджане сядзяць пры свечах ці газавых лямпах. Адзіная надзея, што здзейсняцца энергічныя захады бургамістра горада Рудольфа Бергмана і гарадская электроўня пяройдзе з рук нейкага Цыдзяровіча ў маёмасць горада».

У красавіку 1928 г. «Навагрудскае жыццё» папярэдзіла аб тым, што Лідзе пагражае «егіпецкая цемра», бо «лакамабілі лідскай электроўні знаходзяцца ў такім стане, што прадстаўнік нагляду за катламі інж. Лябецкі забараніў іх далейшую эксплуатацыю. Але каб не пазбавіць лідзян электрычнасці на велікодныя святы, ён дазволіў электроўні

працаваць яшчэ нейкі час. Прычына хуткага псавання катлоў – неадпаведная вада, якую патрэбна было апрацоўваць адмысловымі хімікатамі». У канцы 1928 г. гарадская рада дазволіла прадаць гэты лакамабіль у 80 к.с., але толькі пасля рэканструкцыі станцыі, справа дайшла распрадажы ўсяго яе абсталявання. Менавіта дзякуючы аб'яве аб распрадажы машын першай электроўні нашага горада, якая з'явілася на пачатку 1930 г. ў прэсе, мы ведаем, якое абсталяванне тут працавала з 1916 г.

Гэта:

Лакамабіль фірмы «Assman et Stocker», 150 к.с., 165 аб/хв.

Лакамабіль фірмы «Lanc», 80 к.с., 200 аб/хв, рабочы ціск у катле 10 атм.

Дынама-машына «Siemens-Schuckert», 71 кВт, 310 А, 230 В, 850 аб/хв.

Дынама-машына «Lahmer et C°, Frankfurt», 52 кВт, 240 А, 220 В, 750 аб/хв.

Камплекты скураных рамянеў (лакамабілі злучаліся з дынама-машынамі раменнымі перадачамі).

Размеркавальная мармуровая дошка.

Дзякуючы карце горада 1927 г. мы ведаем дакладнае месцазнаходжанне гэтай першай агульнагарадской электроўні ў Лідзе. Зараз тут стаяць гаражы лідскага каледжа (каардынаты – 53,8932835, 25,3050106).

Гарадскія улады дабіліся свайго, у красавіку 1928 г. прэса паведамляла, што «Ваяводская ўправа даслала з Міністэрства прамысловасці і гандлю праект умовы продажу электроўні ў Лідзе», а ў ліпені: «Дзякуючы шматгадовым намаганням магістрата, лідская электроўня, якая з'яўлялася дзяржаўнай маёмасцю, але была перададзена ў арэнду прыватнікам, 13 ліпеня за невялікія грошы стала гарадской маёмасцю». На пачатку 1929 г. стала вядома аб ліквідацыі суполкі з абмежаванай адказнасцю «Лідская электроўня», юрыстам-ліквідатарам быў прызначаны Носаль Калмановіч (вул. Шкляная, 16).

Аднак пераход электроўні на баланс магістрату спрыяў не зніжэнню, а павышэнню цэн на электрычнасць. На пачатку кастрычніка 1929 г. павышэнне цэн тлумачылася тым, што

магістрат пачаў траціць вялікія грошы на будаўніцтва гарадскіх размеркавальных сетак і на будаўніцтва новага гмаху станцыі. Праз тры тыдні тарыфы на электрычнасць зноў павялічыліся.

У 1928 г. на чыгуначнай электрыўні прайшла рэканструкцыя, і 27 лістапада тут было апрабавана новае абсталяванне. Гэтая электрыўня абслугоўвала чыгуначную станцыю, частку горада (раён Ферма) і да 1930 г., да рэканструкцыі гарадской электрыўні, і вайсковыя кашары Паўночнага гарадка.

Яшчэ у ліпені 1928 г. на пасяджэнні гарадской рады было вырашана ўзяць у Гаспадарчым Краёвым банку пазыку для будаўніцтва новай электрыўні ў горадзе. Новую станцыю першапачаткова планавалі будаваць на плошчы імя ксяндза Фалькоўскага. Але ў сакавіку 1929 г. газета «Навагрудскае жыццё» паведаміла: «3 пачатку мая 1929 г. пачнецца будаўніцтва новай электрыўні па вуліцы Сувальскай, недалёка да праваслаўных могілак. Кошт будоўлі склаў 800 000 зл. Станцыя павінна будзе атрымаць два рухавікі ў 260 і 150 к.с., у канцы зімы першы з рухавікоў ужо быў закуплены ў Варшаве». І насамрэч, у маі 1929 г. пачалося будаўніцтва новай электрыўні коштам 800 000 злотых на старым месцы па вуліцы Сувальскай. Планавалася, што яна будзе мець два дызель-генератары ў 150 і 260 кВт. Пра генератары такой магутнасці на Лідскай электрыўні ў 1932 г. пісаў часопіс «Асвета». Але ў 1936 г. прэса паведамляла пра наяўнасць двух генератараў агульнай магутнасцю 220 кВт. Пра такую ж магутнасць лідскай станцыі паведамлялася ў публікацыях і ў наступныя гады.

У канцы жніўня прэса пісала: «Гмах гарадской электрыўні надбудоўваецца другім паверхам, працы будуць закончаны да канца восені». 28 жніўня на гэтай будоўлі павалілася рыштаванне і прыціснула аднаго з будаўнікоў – Пятра Цярпілоўскага (у Лідзе жыў па адрасе Маставая, 56). У шпіталі канстатавалі пералом рэбраў.

Разам з рэканструкцыяй электрыўні горад пераходзіў з пастаяннага на пераменны ток, таму трэба было будаваць новыя размеркавальныя электрычныя сеткі з трансфарматарнымі пунктамі. З прэсы даведваемся пра некаторыя

цікавыя моманты: «Пробашч парафіі лідскай кс. дэкан Баярунец напісаў пану ваяводу пратэст супраць планаў будоўлі трансфарматарнага пункта на пляцы, дзе раней месціўся касцёл кармелітаў і могілкі каля касцёла – каля сучаснага будынка Лідскага староства». Як бачна з фотаздымкаў канца 1930-х гадоў, улады прыслухаліся да меркаванняў ксяндза, бо той самы трансфарматарны пункт 6/0,4 кВ быў пабудаваны на вуліцы Сувальскай насупраць староства. Тады ж былі пабудаваны тыпавыя трансфарматарныя пункты на Рынку, каля старых могілак і па вуліцы Варшаўскай, размеркавальны пункт насупраць вайсковага шпіталю. Гэты размеркавальны пункт з абсталяваннем фірмы «Ганц» існаваў да канца 1960-х гадоў. А тыпавы трансфарматарны пункт (падстанцыя 6/0,4 кВ) па вуліцы Варшаўскай захавалася да нашага часу. Гэты тэхнічны будынак створаны па тыповым праекце таго часу – на фотаздымках 1930-х гадоў такія ж трансфарматарныя пункты, крытыя дахоўкай, бачны каля рынкавай плошчы, могілак і каля староства. Падстанцыя па Варшаўскай была злучана з размеркавальным пунктам (які знаходзіўся каля ваеннага шпіталю) кабелем 6 кВ. Кабель з меднымі токаправоднымі жыламі быў выраблены на заводзе кабельных вырабаў у Быдгашчы ў 1929 г. Пры сучаснай рэканструкцыі трансфарматарнага пункта па вуліцы Варшаўскай на старым кабелі была знойдзена злучальная муфта, зробленая таксама ў 1929 г. (у муфце мелася закладная шыльда з прозвішчам манцёра, які рабіў муфту, і годам вырабу).

У красавіку 1930 г. венгерскай фірмай «Ганц» была закончана рэканструкцыя электроўні. На фотаздымку машыннага зала лідскай электроўні таго часу добра бачна шыльда фірмы «Ганц». Прэса паведамляла: «Ліда мае электрычнасць. Нарэшце прыйшоў дзень, калі магістрат горада ў прысутнасці ваяводскіх улад афіцыйна адчыніў новапабудаваную гарадскую электроўню. На ёй усталяваны два дызелі агульнай магутнасцю 410 к.с. Выкладзена кабельная размеркавальная сетка класа 6 кВ, якая аб'яднала шэсць трансфарматарных пунктаў. Гэта павінна забяспечыць нармальнае электразабеспячэнне і ўзровень напружання. Вонкавыя размеркавальныя сеткі 0,4 кВ таксама рацыянальна перабудаваны. Галоўная і бакавыя вуліцы, на якіх

апошнім часам павялічыўся дарожны рух, атрымаюць добрае асвятленне. Замест былых 75 ліхтароў на вуліцах горада зараз усталявана 185 і магістрат плануе усталяваць яшчэ 35 ліхтароў дадаткова.

Мантаж абсталявання, размеркавальных сетак і трансфарматарных пунктаў выканана фірмай «Ганц» якая згадзілася зрабіць для нашага горада работу ў крэдыт на 4 гады і верагодна гэты крэдыт будзе пралангіраваны яшчэ на паўгода.

Адначасова бюро электрыўні прыступіла да замены ўводаў ад магістральных ліній да абанентаў. Усё гэта паменшыць страты электраэнергіі да мінімуму. Таксама персанал электрыўні ва ўсіх абанентаў упарадкаваў прыёмныя стаякі, дзе раней часта здараліся замыканні, што дрэнна ўплывала на работу генератараў.

Трэба заўважыць, што у Лідзе ёсць значная колькасць электрыкаў-аматараў, якія лічацца дасведчанымі людзьмі і самі выконваюць розныя рамонты і часта памыляюцца, што прыводзіць да розных пашкоджанняў у сетках. Таму вырак Электрычнай камісіі магістрата ўпарадкаваць прыёмныя стаякі будынкаў зрабіў немагчымым далейшыя эксперыменты аматараў.

Новая электрыўня на працягу 6 гадоў будзе цалкам амартызаваная. Але на гэты тэрмін магістрат атрымаў магчымасць заняцца каналізацыяй і водазабеспячэннем горада.

Пры канцы, за выкананую працу, трэба выказаць падзяку перадусім кіраўніку Электрычнай камісіі магістрата, віцэ-бургамістру інжынеру М. Пупко, сябрам камісіі доктару Рамуальду Сапоцьку і Цукерніку, лідскаму раднаму Г. Чартоку, якія шмат зрабілі для таго, каб горад меў новую электрыўню і сеткі.

На пачатак 1931 г. паведамлялася пра 6 714 м кабельных ліній 6 кВ у горадзе.

У ліпені 1930 г. газета «Навагрудскае жыццё» як прыклад дрэннай польскай мовы чыноўнікаў лідскага магістрата надрукавала аб'яву пра замену лічыльнікаў у абанентаў горада пасля пераходу на пераменны ток, з гэтай аб'явы мы даведваемся пра ўмовы гэтай замены:

«Паведамленне для абанентаў. Падлік выплат за ўстаноўленыя лічыльнікі.

Адразу, гатоўкай: за лічыльнік – 40 злотых, на падключэнне – 2 злотыя, за канцылярскія расходы – 1 злоты. Разам – 43 злотыя.

Па частках, з падвышкай у 10%:

1) для абанентаў, якія маюць 1—2 кропкі асвятлення можна выплачваюць па 1/24 частцы, 23 часткі па 2 зл. = 46 і 1 частка па 1.85. Разам 47,85 зл.

2) для абанентаў, якія маюць больш за дзве кропкі, выплаты могуць быць разложаны на 13 частак: 1 частка – 4,15 зл., 6 частак па 4 зл. = 24 зл. і 6 частак па 2,95 = 17,7 зл. Разам 45,85 зл. Увага: за здадзеныя старыя лічыльнікі пастаяннага тока будзе налічвацца 25 зл. як частка выплаты за новы лічыльнік пераменнага току».

Пераход на пераменны ток выклікаў і праблемы ў пажарнай ахове горада: «Ужо два гады як лідзяне прызвычаліся да таго, што аб пажары ў горадзе яны даведваюцца пачуўшы гукі адмысловай сірэны, якая ўсталявана ў самым цэнтры горада, у доме 12 па вуліцы Сувальскай. Пажарная стража мела магчымасць хутка прыехаць да месца пажару. Сірэна прыводзілася ў дзеянне пастаянным токам ад гарадской электроўні. Але пасля пераводу электроўні на пераменны ток сірэна змоўкла».

Трэба адзначыць, што будаўніцтвам электроўні пераменнага току Ліда ў тэхналагічным сэнсе апырэдзіла суседнія гарады. Напрыклад, прэса паведамляла, што толькі ў 1932 г. Гродна пачынаў пераход на пераменны ток, адным з першых праектаваўся трансфарматарны пункт па вуліцы Дамініканскай гэтага горада, а ў Вільні толькі ў жніўні 1933 г. паведамлялася пра пераход з пастаяннага на пераменны ток па вуліцы Міцкевіча (ад 3-га Мая да моста).

На пачатку 1930-х г. гарадская гаспадарка патрапіла ў цяжкае становішча, на эканоміцы горада адбіваўся і сусветны эканамічны крызіс. Праблемы эканомікі горада прывялі да крызісу самакіравання. Летам 1931 г. паведамлялася: «20 ліпеня ўправа магістрата ў асобах бургамістра Шчэпана Ардылоўскага, намесніка бургамістра Мейлаха Пупко і лаўнікаў Прыбыткі Антона і Карчмара Марэка, на бліжэйшым пасяджэнні, якое адбудзецца 25 ліпеня, фактычна вырашыла падаць у адстаўку. 21 ліпеня бургамістр у павятовым адзеле

дакладаў пра немагчымасць палепшыць фінансавы стан горада і немагчымасць супольнай працы з гарадской радай. Павятовы аддзел вырашыў звярнуцца да ваяводы з просьбай распусціць гарадскую раду і прызначыць камісара для часовага кіравання горадам. Фінансавы стан горада падкасіла будаўніцтва ў 1928-30 гг. двух аб'ектаў якія каштавалі каля 2 000 000 злотых, з гэтай сумы толькі каля 800 000 злотых у выглядзе доўгатэрміновых крэдытаў дала ўправа Віленскай вучэбнай акругі, а рэшту грошай магістрат атрымаў праз кароткатэрміновыя крэдыты ў прыватных асоб і банкаў, якія зараз патрабуюць аплаты. У выніку, розныя суды наклалі арышт на гарадскую нерухомасць коштам у 500 000 злотых. Гэта быў вынік будоўлі гарадской электрыні і агульнаадукацыйнай школы. Магістрат прасіў доўгатэрміновы крэдыт у 500 000 злотых і адтэрміноўку па выплатах крэдытаў». У кастрычніку паведамлялася, што горад меў дэфіцыт бюджэту ў 1 149 410 злотых, а крэдыт у 500 000 злотых і адтэрміноўку па выплатах старых крэдытаў яшчэ не атрымаў.

У лістападзе 1931 г. гарадской радай быў абраны магістрат і прыняты бюджэт на 1931—32 гады. Гораду было неабходна выплаціць для пагашэння пазыкаў 233 139 злотых на працягу года. Акрамя гэтага, трэба было плаціць адсоткі: па доўгатэрміновых крэдытах 61 256 злотых і 126 683 па кароткатэрміновых – разам 187 939 злотых, ці 515 злотых штодзённа. Радныя адзначылі, што нармальнае функцыянаванне гарадской гаспадаркі ў такіх умовах амаль што немагчыма і трэба працаваць над рэструктурызацыяй даўгоў. На пасяджэнні адзначаліся фінансавыя злоўжыванні пры бургамістру Бергману. Заканчэннем крызісу гарадской улады можна лічыць вяртанне пры канцы жніўня 1934 г. на пасаду бургамістра Юзафа Задурскага, за якога аднагалосна прагаласавалі ўсе радныя. Задурскі заставаўся на гэтай пасадзе да верасня 1939 г.

Ужо ў канцы жніўня 1932 г. камісія гарадской рады вырашыла зменшыць цану на электрычную энергію, якая выкарыстоўваецца для прамысловых мэт, а таксама для дзяржаўных устаноў і на гаспадарчыя мэты (электрычныя пліты, чайнікі і г. д.) Тады ж магістрат змог выплаціць заробкі рабочым гарадской электрыні за чэрвень. Аднак у ліста-

падзе «Навагрудскі кур'ер» пісаў: «Кошт электрычнасці ў Лідзе занадта вялікі. Кілават-гадзіна каштуе 1 злоты, калі ў іншых гарадах ад 0,5 да 0,6 злотага».

З 1935 г. пачынаецца эканамічны рост.

Агульнае спажыванне электрычнасці 15 галоўнымі прамысловымі прадпрыемствамі ў 1936 г. складала 2 220 тыс. кілават-гадзін, а разам з войскам і чыгункай 3 620 тыс. кілават-гадзін.

У 1937—1938 гг. электрычнасць прадавалася 2903 абанентам для асвятлення і 63 абанентам для прамысловых мэт, сумарная электрычная магутнасць спажыўцоў дасягнула 446,127 кВт.

Ужо ў 1936 г. два дызельныя рухавікі гарадской электроўні адпрацавалі свой рэсурс, патрабавалі амаль штодзённага рамонту і шмат вельмі дарагіх запасных частак. Энергія, якая выпрацоўвалася на Лідскай гарадской электроўні, мела высокі сабекошт. Таму стала зразумела, што замест пастаяннага рамонту неабходна закупляць новае энергетычнае абсталяванне. Гэтую ініцыятыву высунуў бургамістр горада Задурскі. Пасля яго звароту ў Міністэрства прамысловасці і гандлю ў Ліду, каб вывучыць праблему, выехалі прадстаўнікі Міністэрства пад кіраўніцтвам дарадцы міністра Квінты. Камісія разам з інжынерам Наваградскай ваяводскай управы Жмігроўскім вывучыла праблемы і вырашыла хадайнічаць перад урадам аб перабудове Лідскай гарадской электрычнай станцыі.

На пачатку 1937 г. са справаздачы гарадской рады вядома, што гарадская электроўня ў 1936 г. дала 102 399 злотых даходу ў бюджэт горада. Тады ж гарадская рада вырашыла прасіць 100 000 злотых пазыкі на яе пашырэнне.

Ужо ў красавіку 1937 г. паведамлялася, што «гарадская электроўня атрымае новы камплект абсталявання. Зараз гарадская электроўня мае два дызель-рухавікі агульнай магутнасцю 220 кВт. З-за зносу гэтых машын і росту ўжывання электрычнасці гарадскія ўлады вырашылі купіць новы рухавік у 550 конскіх сіл. Новае абсталяванне будзе закуплена ў Калішы на грошы з доўгатэрміновай пазыкі ад Фонду Працы». У чэрвені гарадская рада дазволіла ўзяць пазыку на

рэканструкцыю электроўні ў памеры нават 142 000 злотых. Сума складалася з выдаткаў на: закупку новага рухавіка, рамонт старога абсталявання, пабудову новай машынай залы, пабудову новага падмурка пад новы рухавік, пабудову сховішча газу, пераабсталявання рухавіка на газ і на розныя неспадзяваныя выдаткі. Ужо праз некалькі дзён горад атрымаў гэтую пазыку.

З пачаткам мадэрнізацыі насельніцтва папярэдзілі, што могуць быць перапынкі ў падачы электрычнасці, і таму неабходна мець у запасе рэзервовыя сродкі асвятлення. Прэса даводзіла, што пасля заканчэння работ гарадская электроўня зможа забяспечыць электрычнасцю ўсе прадпрыемствы горада, а насельніцтва зможа карыстацца электраэнергіяй не толькі для асвятлення жылга, але нават для кухонных мэт. Павінен быў зменшыцца і сабекошт кілават-гадзіны.

У ліпені 1937 г. за 60 000 злотых горад па аказіі купіў рухавік фірмы «Дызель» у добрым стане магутнасцю 550 к.с., у памяшканні электроўні пачалі будаваць падмурак пад новы энергетычны агрэгат. Планавалася закончыць усе працы да восені, у «выніку сабекошт электрычнасці будзе значна зменшаны». У тым жа месяцы Фонд Працы зрабіў для электроўні дадатковую пазыку ў 15 000 злотых.

Як ужо сказана вышэй, у канцы кастрычніка ў зале Лідскага староства адбылася інфармацыйная сустрэча лідскага бургамістра Задурскага з прэсай і гараджанамі. Бургамістр зноў адзначыў, што гораду патрэбна грунтоўная перабудова электроўні, бо справа з электрычнасцю найгоршая: «Зараз у Лідзе 13 электроўняў, з іх 11 прыватных, агульны выраб электраэнергіі 3,5 мільёна кілават-гадзін. Стан гарадской электроўні крытычны, горад часта паглынае цемра, старыя машыны выпрацавалі рэсурс. Новыя машыны знаходзяцца ў стане манціравання. Аднак уся рэканструкцыя зойме ад 4 да 5 гадоў. Гораду патрэбна вялікая электроўня, якая не толькі б асвятляла яго, але давала б ток для прамысловых мэт». Як быццам у пацвярджэнне ў вечар 21 снежня 1937 г. на электроўні адбылася чарговая аварыя, і ўвесь горад апынуўся ў цемры.

1 ліпеня 1938 г. адбыўся пробны пуск новага энергетычнага абсталявання, пуск закончыўся выбухам. Праз некалькі

дзён адпаведная камісія высветліла, што з-за дрэннай зваркі труб і зборніка газу ў паліўнай апаратуры сістэма была негерметычнай, таму ўтварылася выбуховая газавая сумесь. Дрэнна звараныя трубы не вытрымалі ціску і здарыўся выбух. Шкоду ад выбуху ў некалькі сотняў золотых пакрыў вінаваты за выбух інжынер Трок з Вільні. Такім чынам, першы этап рэканструкцыі закончыўся пры канцы лета 1938 г. Інфармацыі пра другі этап няма, найверагодней, што з-за пачатку вайны далейшыя работы пачаць не паспелі.

У 1938 г. ў Лідзе было 13 электрастанцый: гарадская (220 кВт), чыгуначная (180 кВт), на фабрыцы «Ардаля» (300 кВт), на фабрыцы «Унігум» (117 кВт), на тартаку «Тарлас» (37 кВт), на тартаку пры бровары Пупко (12 кВт), на тартаку пры бровары Папірмайстра (12 кВт), на тартаку Мельніка (39 кВт), на фабрыцы па перапрацоўцы воўны братоў Г.Я. Жыжэмскіх і Я. Левіна (10 кВт), на фабрыцы сельскагаспадарчых машын братоў Шапіраў (5 кВт), на алейні «Шэмен» (3,4 кВт), на фабрыцы спружын «Звуй» (1,3 кВт), на млыне «Аўтамат» (магутнасць не вядомая). Сумарная магутнасць электрарухавікоў «Ардаля» была каля 250 кВт, а выпрацоўка энергіі электраўні «Ардаля» пераўзыходзіла выпрацоўку на гарадской электраўні: 750 тыс. кілават-гадзін у год на «Ардалі» супраць 500 тыс. кілават-гадзін у год на гарадской электраўні. Нават прыватная электраўня млына «Аўтамат» выпрацоўвала 500 тыс. кілават-гадзін у год.

Дарэчы, пасля рэканструкцыі электраўні кошт электрычнасці для спажываўцоў у горадзе панізіўся з 1 да 0,8 златага за 1 кілават-гадзіну. Аднак гэты кошт заставаўся вышэйшым, чым у суседніх гарадах. Трэба адзначыць, што ў параўнанні з нашым часам электрычнасць адносна заробкаў была надзвычай дарагой. Напрыклад, сярэднія сучасныя 100 і болей кілават-гадзін на кватэру за месяц абышліся б рабочаму з «Ардаля» ў яго добры па тым часе месячны сярэдні заробак – 80—100 золотых. Таму людзі абыходзіліся запальваннем слабых электрычных лямпачак толькі ў вячэрні час, а пра выкарыстанне электранагравальнікаў не магло ісці гаворкі. Напрыклад, адна лямпачка на 25 ват, якая ўключалася на 4 гадзіны кожны дзень на працягу месяца, каштавала хатняй гаспадарцы 2,4 златага па тарыфе, які склаўся пасля рэкан-

струкцыі электроўні (25x4x30x0,8). Агульнавядома, што менавіта колькасцю энергіі, якую чалавек можа сабе дазволіць спажыць, вызначаецца якасць жыццёвага узроўню.

Не дзіўна, што пасля рэканструкцыі электроўні гарадскія ўлады эканомілі на асвятленні нават публічных месцаў: «У Лідзе пабудавана адмысловая аўтастанцыя, на якой спыняюцца агромністыя аўтобусы. Кожны дзень аўтастанцыя прымае 60 аўтобусаў. Аўтобусны рух пачынаецца з рання і закачваецца толькі ў 20-30. Зараз дзень кароткі, аўтастанцыя не мае электрычнага асвятлення і таму разам з усім горадам пагружаецца ў цемру. Тыя электрычныя ліхтары, якія ўсё ж свецяць у горадзе, маюць такія слабыя лампы, што за 10 крокаў ад слупа ўжо цёмна. Таму абяцанне, што пасля рэканструкцыі электроўні “Ліда будзе зіхацець”, не выканана». Але рэдактар газеты «Земля Лідска» Уладзіслаў Абрамовіч ў адным з сваіх апаবাদанняў таго часу, пісаў пра цэнтральную вуліцу нашага горада: «Вечар быў цёплы. Май. Горад, як неба, усеянае зоркамі, тануў у свеце электрычных лямпаў. На вуліцы Сувальскай віравала жыццё. З адчыненых вокнаў кавярань і рэстаранаў даносіліся гукі вясёлых танцаў».

У траўні 1938 г. пачалася пракладка новых электрычных ліній у раёне Слабодкі. Пашырэнне электрычных сетак дазволіла злучыць у Лідзе чыгуначную і гарадскую электроўні: «З новага бюджэтнага года (1939. – Л.Л.) гарадскія ўлады пашырылі свой уплыў у справе электраэнергетыкі, аб’яднаўшы чыгуначную электроўню з гарадской электроўняй. Згодна з разлікамі, чыгуначная электроўня дасць гораду прыбытак у 20 000 злотых у год».

Акрамя трансфарматарнага пункта па вуліцы Варшаўскай, з тых часоў маецца яшчэ адзін трансфарматарны пункт, які існуе і цяпер (але ўжо як размеркавальны пункт), знаходзіцца каля корпуса шпіталя, пабудаванага ў 1938 г.

Планы развіцця энергетыкі

Цікава, што яшчэ ў верасні 1928 г лідскі староста разгледзеў праект пабудовы гідраэлектрычнай станцыі на рацэ Гаўя і дазволіў далейшыя працы па яе праектаванні.

У канцы 1930-х гадоў у Лідскім павеце першыя малыя электроўні будаваліся ў мястэчках Воранава і Жалудок.

У 1938 г. будавалася вялікая электроўня ў Слоніме, якая пасля злучэння яе з гідрастанцыяй на рацэ Гаці павінна была абслугоўваць Слонімскі і Баранавіцкі паветы. Праектавалася перабудова электроўні ў Наваградку. На рэалізацыю гэтых праектаў было выдзелена 250 000 злотых.

«Кур'ер Віленскі» адзначаў, што цэнтральныя ўлады мала ўвагі звяртаюць на развіццё ўсходніх тэрыторый. Энергетычны камітэт пры Міністэрстве прамысловасці і гандлю ў планах электрыфікацыі не знаходзіў месца для Віленшчыны ажно да 1965 г. Гэта кажа пра недаацэнку Камітэтам важнасці гэтай справы для развіцця эканомікі.

Як мясцовае ініцыятыва пад кіраўніцтвам інжынера віленскай электроўні Янчы былі распрацаваны планы развіцця энергасістэмы нашага рэгіёна. Наш край мае мала энергетычных рэсурсаў, і таму прапаноўвалася базіраваць выпрацоўку электрычнасці на тарфяных электроўнях, для чаго пачаць здабычу торфу каля Глыбокага і Вільні, таксама прапаноўвалася пабудаваць гідрастанцыю на Віліі. Дарэчы, у 1938 г. вялікія запасы торфу ў Лідскім павеце знайшоў інжынер-доктар Аляксандр Нявесцін з Геалагічнага інстытута. Акрамя выкарыстання ў якасці паліва, навукоўцамі вывучалася магчымасць выпрацоўкі з лідскага торфу бензолу, асвятляльнай газы, змазачнай алівы, ўгнаенняў і г. д.

Самы дарагі план электрыфікацыі з распрацаваных у Вільні, складаўся з трох этапаў. На першым этапе неабходна было пабудаваць рэгіянальныя электроўні ў Вільні і Маладзечне. Потым лініі высокага напружання ў 100 000 вольт павінны былі аб'яднаць асноўныя гарады Віленшчыны: Ліду, Маладзечна, Глыбокае, Дзісну, Друю. На трэцім этапе лінія электраперадачы ад Маладзечна праз Стоўбцы на Баранавічы павінна была злучыць Віленскі энергетычны раён з агульнадзяржаўнымі сеткамі. Кошт праекта – 100 мільёнаў злотых.

Больш сціплы варыянт прадугледжваў толькі аб'яднанне існых станцый электрычнымі лініямі ў 30 000 вольт. Кошт гэтага праекта быў каля 7 мільёнаў злотых.

У лістападзе 1937 г. віленская газета «Слова» пісала пра яшчэ адзін гіганцкі праект пабудовы гідраэлектрастанцыі на Нёмане, якая давала б ток для Наваградка, Слоніма і Ліды:

«Як стала вядома, у коле адмыслоўцаў г. Гародні паўстала думка звярнуцца да ўладаў з праектам пабудовы на Нёмане вялікай гідраэлектрастанцыі. Станцыя магла б забяспечыць электраэнергіяй частку Наваградскага ваяводства з Лідай, Слонімам і Наваградкам, а таксама частку Беластоцкага ваяводства з горадам Беласток. Адна з прычын слабага развіцця эканомікі нашага краю – недахоп крыніц энергіі. ... Пабудова электроўні на Нёмане выправіла бы гэты недахоп. ... Падлікі паказваюць, што сабекошт 1 кілават-гадзіны з улікам амартызацыі склаў бы 0,6 гроша».

Вайна не дазволіла рэалізаваць гэтыя планы. Але вядома, што з канца 1950-х гадоў, ужо ў іншай дзяржаве, энергетыка развівалася прыкладна так, як было прапісана ў гэтых планах, – будаваліся магутныя электроўні, якія злучаліся лініямі электраперадачы. А гідраэлектрастанцыя на Нёмане была пабудаваная ўжо ў наш час каля Гародні.

Здарэнні на гарадской электроўні

У канцы жніўня 1929 г. чыноўнік лідскай электроўні Фішар у дрэнным настроі вярнуўся апоўдні дадому і патрабаваў у жонкі, каб тая яго накарміла. Калі жонка трохі прамарудзіла, ён, пакрыўдзіўшыся, выпіў бензін з бутэлякі, якая стала каля стала. Урач канстатаваў апёкі горла і кішак. Нервовая была праца ў энергетыкаў у тыя часы...

6 мая 1932 г. на Лідчыне прайшла магутная вясенняя бура, якая паваліла тэлефонныя слупы і парвала правады на чыгуначным шляху Ліда—Маладзечна (адразу, за мостам праз Лідзею). Маланка патрапіла ў гарадскую электроўню, кіраўнік электроўні і дзяжурны манцёр часова страцілі прытомнасць і таму да 19-30 горад апынуўся ў цемры. З-за моцнага дажджу на 1 метр паднялася рака Лідзея і месцамі выйшла з берагоў.

Тады ж, падчас работы на дзядзінцы плябаніі ксяндза Баярунца рабочыя абарвалі электрычны провад. Адзін з рабочых, Юзаф Місюра, вырашыў провад адкінуць і узяўся за яго рукой. «Пацярпелы ў цяжкім стане трапіў у шпіталь».

Энергетыкам заўжды трэба было быць гатовымі выканаць неабходныя аварыйныя работы: «13 ліпеня (1937 года. – Л.Л.) каля староства, на вуліцы Сувальскай, армейскі аўтамабіль збіў слуп электрычнай размеркавальнай сеткі».

Не абыходзілася і без кур'ёзаў. У канцы 1937 г. суд прыгаварыў чыноўніка адміністрацыі горада, назіральніка за гарадскімі работамі Палтарацкага да штрафу ў памеры 15 злотых за тое, што падчас начной змены на гарадской электроўні ён збіў работніка Уладзіслава Вільбіка: «Гэта вынікі ўхвалы гарадской радай выдачы работнікам гарэлкі падчас працы».

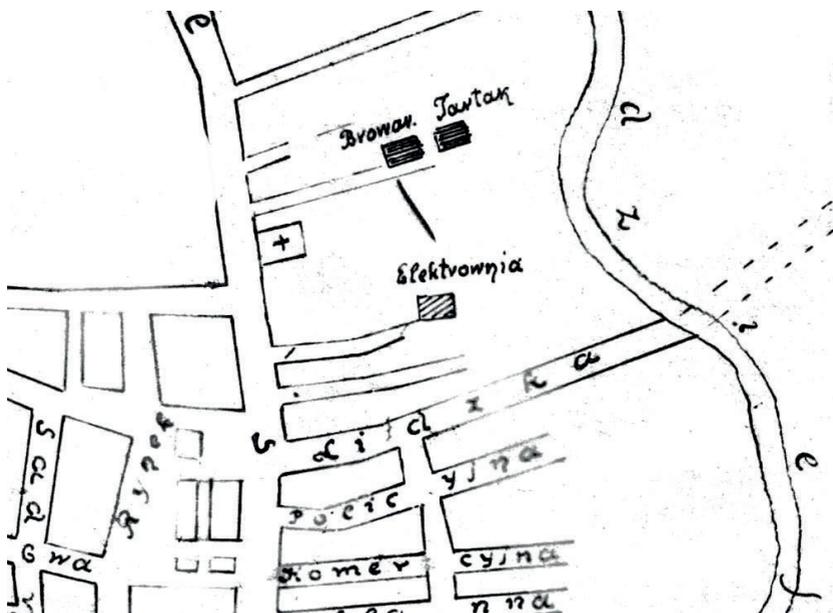
У любой энергасістэме важным полем дзейнасці з'яўляецца ўлік адпушчанай спажыўцу электраэнергіі. У красавіку 1938 г. гарадская ўправа афіцыйна перадала паліцыі справу на Станіслава Чаплю (Легіяновая, 20), які самавольна падключыўся да электрычнай сеткі і краў энергію. Такім жа незаконным чынам карысталіся электрычнасцю ўладальнікі спартыўнай залы яўрэйскага спартыўнага таварыства «Макабі» (Сувальская, 74). Як паліцыя пакарала парушальнікаў, невядома.

Верагодна, фактаў крадзяжу энергіі было шмат, бо хутка адміністрацыя гарадской электроўні паведаміла, што ўсім абанентам неабходна праверыць дакладнасць працы ўсталяваных у іх электралічальнікаў і потым іх паўторна перарэгістраваць. За гэта трэба было заплаціць ад 11 да 13,5 златага, у залежнасці ад стану прыбораў уліку.

А ўзімку 1938 г. знік без вестак гарадскі кантралёр электроўні Лейба Леў. Па словах крэўных, кантралёр стаў ахвярай каханья без узаемнасці.



Паштоўка 1917 года. Злева ідзе электрычная лінія пастаяннага току, якая мае два провады («+» і «-»)



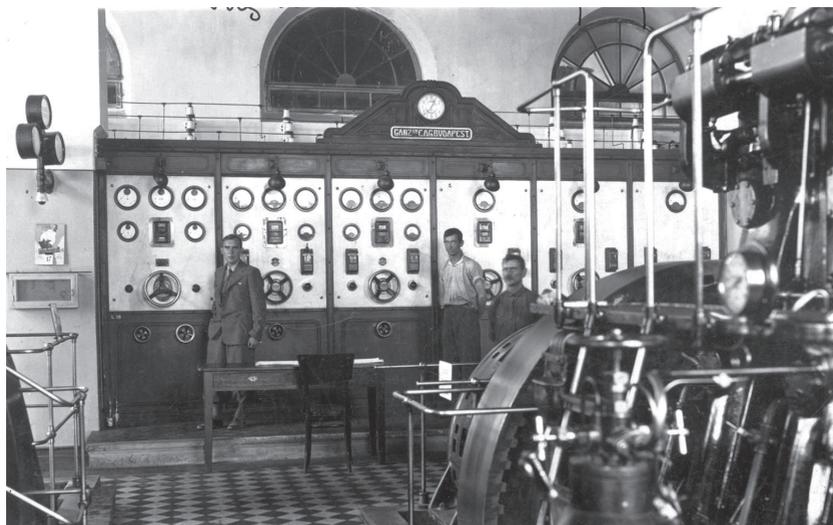
Гарадская электрыўня на карце горада 1927 г. на поўначы ад яе (вышэй) - бровар і тартак Папірмайстра і касцёл піяраў (сучасна сабор Арханёла Міхала)



Лідская электрастанцыя ў 1930-я гады



Трансфарматарны пункт фірмы «Ганц» на вуліцы Варашаўскай



Фотаздымак 1930-х гадоў. На электрыні бачна абсталяванне фірмы «Ганц»

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 Беняконяў, 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 пашкоджанні 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 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 выслухваў 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 вяршкамі ў адным гаршочку 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 застанеца сухі. Пан Альфрэд сказаў, што гэта немагчыма. Тады жартаўнік 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, здзівіўшыся, 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.

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.

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 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 вясковыя 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. Рэфэрэнт 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 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 вывучалася 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 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.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 дэталей, 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.

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

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 у 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 бяспрошлінна, трэба было б выдаткаваць каля 7000 злотых штогод. Штомесячны кошт з-за двайнога 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 прыстасаваная 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 аўтачалавек 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 SAFAF 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 златага, 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.

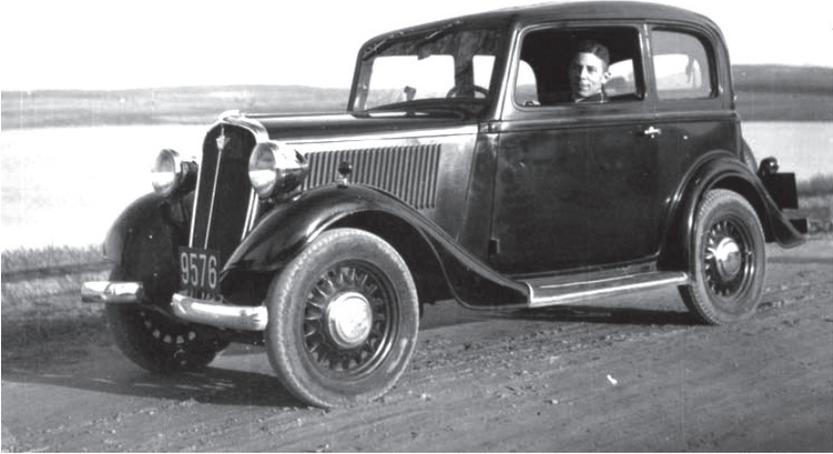
№	Рэгістрацыйны нумар	Від транспарту	Марка	Гаспадар	Месяца знаходжання
1	79292	асабісты аўтамабіль	Fiat	Марачэўскі Уладзімір	Эйшышкі, Віленская 68
2	79062	асабісты аўтамабіль	Ford	Палячак Макс	Ліда, Сувальская, 91
3	79192	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Сацыяльнае забеспячэнне	Ліда, Сувальская, 83
4	79093	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 Бальцэнікі, Беньяконская 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	Заянчкоўская Александра-Генофа	Ліда, Пілсудскага, 13
18	79373	асабісты аўтамабіль	Ford	Галінскі Дамінік	Ліда, Мянціцкага, 5/14
19	9597	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Межва Ян	Ліда, Рынак, 3
20	9575	асабісты аўтамабіль	Overland Whippet	Кузьян Зофья	Маёнтак Кір'янаўцы, Лідская гміна
21	79295	асабісты аўтамабіль	Chevrolet	Якевіч Станіслаў	Ліда, Мацкевіча, 47

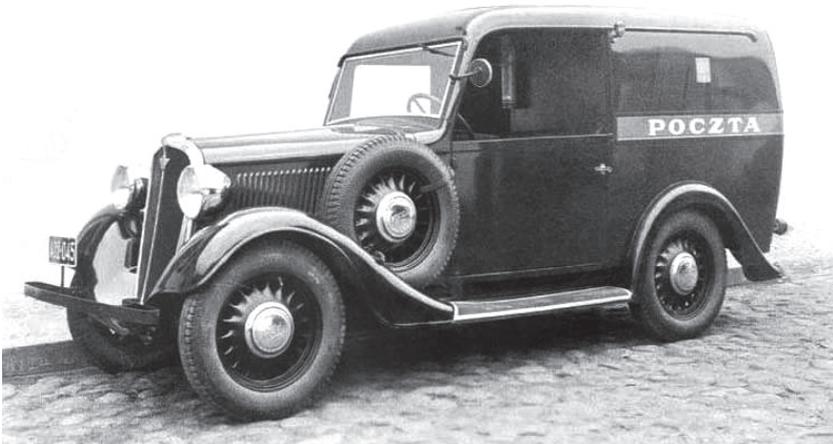
22	79396	асабісты аўтамабіль	Polski Fiat	Кандратовіч Ада	Гародна, Жырмунская гміна
23	401	асабісты аўтамабіль	Fiat	Равінскі Станіслаў	Ліда, Гарнянская, 19
24	7939	асабісты аўтамабіль	Ford	Канаржэўскі Генрык	Ліда, Фалькоўскага, 19
25	79239	асабісты аўтамабіль	Ford	Дамброўскі Антон	Ліда, Варшаўская, 24
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	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 летны полк
44	9590	матацыкл	Sunbeam	Крыгель Юліуш	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	Грейцюн Уладзіслаў	Ліда, 77 п.п.
49	9546	матацыкл	B.S.A.	Курганоўскі Алексы	Ліда, Мацкевіча, 37
50	403	матацыкл	Triumph	Рецько 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.	Дамроўскі 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



Польскі фіят-508



Паштовы фіят

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.



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 piasku 70 sek. (następny 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

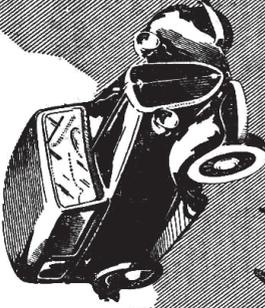
Tel. 17-52

Wilno, ul. Tatarska 3

Tel. 17-52

Рэклама «Шэўрале» у тагачаснай віленскай прэсе, кошт 7640 зл.

DOBRE SAMOCHODY



выдзіем
POLSKI
Z DOSKONALYCH KRAJOWYCH SAMOCHODOW

POLSKI FIAT

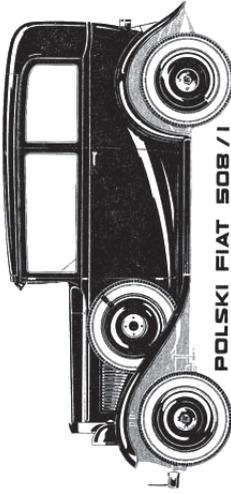
- ◆ JEDYNY POPULARNY SAMOCHÓD POLSKI
- ◆ PEWNY I WYPROBOWANY W NAJLEPSZYCH
- ◆ ODWIKACH WARSZAWY I GOSPODZICH
- ◆ NAJTAŃSZY W SWOJEJ KATEGORII
- ◆ SPRZEDAWANY WEDŁUG DOBRODNEJ SYSTEMY
- ◆ SPŁAT MIESIĘCZNYCH
- ◆ OSZCZĘDNY W UŻYCIU ENERGII I OLEJU
- ◆ OSZCZĘDNY W ODBIÓRZE I WYPOSAŻENIEM

508

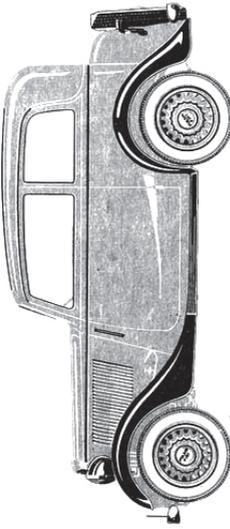
cała zł. 4,950 loco Warszawa
z dwoma ogumieniami i kolami
zapasowymi i wyposażeniem

DOSTAWA NATYCHMIASTOWA

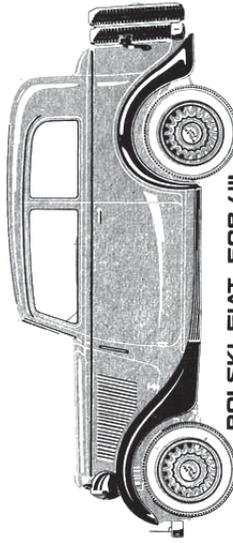
Рэклама фіята-508 у тагачаснай
віленскай прэсе, кошт 4950 зл.



POLSKI FIAT 508 / I



POLSKI FIAT 508 / II



POLSKI FIAT 508 / III

Мадэфікацыі фіята-508

Дадатак

Вузкакалейныя чыгуначныя лініі вакол Ліды

У 1982 г. аўтар, пасля другога курсу, у студэнцкім будаўнічым атрадзе два месяцы будаваў вузкакалейную чыгунку, па якой потым вазілі торф на Смаленскую ГРЭС. Нават на працу нас вазілі ў мініяцюрным пасажырскім вагончыку, які знутры цалкам капіяваў сапраўдны чыгуначны вагон. Ехаць на працу прыходзілася каля паловы гадзіны, што дазваляла паспаць пасля сняданку. І хоць хуткасць ніколі не ўздымалася вышэй за 20 км у гадзіну, адзін раз вагончык нават сышоў з рэек, нічога не адбылося, нават ілбы не паразбівалі. Мехаанізацыі пры будаўніцтве не было ніякай, працаваць прыходзілася, як ў XIX ст. – толькі рыдлёўкай і ломам. Там я ўспамінаў сваю аналагічную працу на працягу паўтары года пасля 9-га класа, у 1979 г., у Лідскай дыстанцыі каляі, дзе і розныя механізмы былі, і арганізацыя працы была значна лепшай.

У гэтым артыкуле я пералічу ўсе вядомыя мне вузкакалейныя чыгункі недалёка ад Ліды. Не прэтэндуючы на вялікую глыбіню разумення эканамічнага сэнсу існавання такіх чыгунак, я лічу, што гэты транспарт выконваў раней тую ж ролю, якую зараз выконваюць аўтамабілі і аўтамабільныя дарогі. Таму, калі ў канцы 1950-х г. гадоў з'явілася дастатковая колькасць аўтамабіляў і аўтамабільных дарог, зніклі апошнія вузкакалейныя чыгункі агульнага карыстання, і засталіся толькі тэхналагічныя вузкакалейкі, напрыклад для перавозкі торфу. Такіх дарог не шмат, але яны ёсць пад Лідай, што выклікае замілаванне ў аматараў гэтага віду транспарту, аб'яднаных на розных спецыялізаваных форумах у інтэрнэце.

Першую ў Расейскай Імперыі вузкакалейку пабудавалі ў 1871 г. – паміж станцыямі Ліўны і Вярхоўе (кірунак ад Масквы на Курск). Даўжыня яе была 57 вёрст, шырыня каляі 1066 мм, у 1924 г. дарогу «перашылі» на нармальную шырыню.

Вузкакалейкі, пабудаваныя да 1914 г.

Лінія ад станцыі Вайгяны

Вайгяны – Букатава

Пасля таго як з Маладзечна на Ліду прайшла новая чыгунка Балагое – Сядлец, у 1907 г. з станцыі гэтай лініі Вайгяны была пабудавана вузкакалейная чыгунка. Чыгунка ішла на поўдзень да Букатава, потым перасякала раку Беразіну заканчвалася ў лесе за гэтай ракой. Відочная мэта гэтай чыгункі – вываз лесу. Пасля Першай сусветнай вайны яна была дабудавана і аб'яднана з вайскавай чыгункай Радашковічы – Капусціна, пабудаванай рускімі войскамі ў 1916 г. У 1922 г. прадоўжана да Коз'яга Прэна далей да Івянца і Янушковічаў. Дарога была разабраная ў 1935 г.

Лінія ад станцыі Нёман

Нёман – Бярозаўка

Для хутка растучай гуты ў Бярозаўцы неабходна была сувязь з чыгункай, якая праходзіла ўсяго за 6 км. Уладальнік гуты Столе Ю. А. прыняў рашэнне злучыць абодва заводы «Нёман-А» і «Нёман-Б» з аднайменнай чыгуначнай станцыяй «Нёман» вузкакалейнай чыгункай.

Распрацоўваецца і ўзгадняецца дакументацыя, вызначаецца найбольш выгадны маршрут, звязаны як з адлегласцю, так і магчымасцю набыцця зямлі ў прыватных уласнікаў па месцах яе праходжання; уладкоўваецца паромная пераправа і вырашаецца шэраг іншых тэхнічных і арганізацыйных пытанняў, звязаных з будучым будаўніцтвам. Былі набытыя два паравозы па 40 к.с., 16 крытых вагонаў, 80 платформаў грузапад'ёмнасцю 3 тоны кожная, неабходная колькасць рэек і шпалаў. У 1908 г. будаўніцтва чыгункі было скончана. Яна каштавала 118 600 рублёў. Ужо ў 1914 г. прыбытак ад эксплуатацыі вузкакалейнай чыгункі склаў 12 594 рублёў. Ад пачатку цераз раку Нёман існавала паромная пераправа але ў 1929 г. цераз Нёман пачынаецца будаўніцтва драўлянага моста. Работы былі скончаны ў 1931 годзе.

Газета «Кур'ер Віленскі» апісвала візіт прэзідэнта Польшчы Масціцкага ў Заходнюю Беларусь. Раніцай 25 верасня 1929 г. прэзідэнт пакінуў Наваградак і на аўтамабілі, у

атачэнні эскадрона ўланаў 25-га палка, выехаў у бок Ліды. Па дарозе, Масціцкі спыніўся ў гуце шкла «Нёман». Тут яго сардэчна віталі ўладальнікі фабрыкі, дырэкцыя, прадстаўнікі рабочых, сябры грамадскіх арганізацый. Пасля агляду фабрыкі «дастойны госць са сваім атачэннем увайшоў у вагончык вузкакалейкі і паехаў да берага Нёмана». На беразе Нёмана прэзідэнта чакаў міністр сельскагаспадарчых рэформаў Станевіч і генерал Дамброўскі. Разам яны агледзелі будоўлю моста цераз Нёман які будаваў 7-мы сапёрны полк. Праз раку пераправіліся на пароме і на аўтамабілі паехалі ў Ліду.

Лепшы лідскі гісторык XX ст. Міхал Шымялевіч пісаў у 1934 г.: «На высокім, правым беразе Нёмана, у 22 км на поўдзень ад Ліды, каля новай дарогі да Наваградка, знаходзіцца старое, разбуранае сёння, шляхецкае гняздо Вашкевічы. Тут, каля Вашкевічаў, праз мост бяжыць вузкакалейка. Яна злучае чыгуначную станцыю Нёман з гутай шкла Столе, якая ляжыць у 5 км ад станцыі. Слаўная ва ўсім свеце гута працуе ў некалькіх кіламетрах за ракой Нёман».

Віленская газета «Слова» пісала пра падзеі падчас страйку 1936 г. на гуце «Нёман»: «11 чэрвеня каля 8 вечара натоўп зноў рушыў да фабрыкі, спяваючы «Чырвоны штандар». На Спартовай плошчы паліцыя тры разы заклікала разысціся, але без вынікаў. З фабрыкі на станцыю звыкла курсуе ваганетка якую цягне адзін конь (па вузкакалейцы – Л. Л.), так званая «лорка». Фабрыка атачоная пікетамі. Натоўп не пусціў «лорку», якая везла пошту і чына паліцыі на станцыю Нёман (станцыя «Нёман» знаходзіцца ў вёсцы Сялец – Л. Л.). Крычалі: «Не пусцім лорку з фабрыкі да поезда на станцыю!», «будзем так сядзець, аж да канцы страйку». Кабеты сядзелі на рэйках і значны ўчастак дарогі быў заняты натоўпам. Натоўп быў моцна ўзбуджаны. Чатыры паліцыянтны спрабавалі супакоіць натоўп, каб даць дарогу «лорцы», але нічога не змаглі зрабіць, натоўп хапаў за карабіны, пасы і рукі паліцыянтаў. Сядзячы ў «лорцы», чын паліцыі крычаў людзям, што ён чыноўнік і едзе па дзяржаўнай справе. Але ўсё без выніку».

Лідзянін Уладзімір Нарушэвіч успамінаў пра вандроўку на гуту «Нёман» у канцы 1930-х гг.: «На чыгуначнай станцыі «Нёман» знаходзіўся склад гатовых вырабаў гэтай гуты і

перагрузачная рампа. Вырабы перавозіліся па вузкакалейнай чыгунцы з гуты. Ролю лакаматыва выконваў конь. Сівы конік цягнуў і нашы вагончыкі па трасе даўжынёю каля 8 кіламетраў якая заканчвалася каля будынка дырэктар гуты. Нас сардэчна сустрэў дырэктар гуты Столе, і разам з ім мы наведалі завод».

Гэтая вузкакалейная чыгунка была разабраная ў другой палове 1950-х гг.

Лінія ад станцыі Скрыбаўцы

Мураванка – Скрыбаўцы – Вялікае Мажэйкава – Васілішкі

Пабудавана ў 1907 г. Па іншай версіі яе пабудаваў немцы ў 1916 г.

Даўжыня 21 км, Васілішкі – Скрыбаўцы, каля 18,7 км, Скрыбаўцы – Мураванка каля 2,2 км.

Пачыналася на поўнач ад Васілішак, агінала Васілішкі з усходу і ішла да Вялікага Мажэйкава. Тут лінія падыходзіла да маэнтка Вялікае Мажэйкава, тартака і фабрыкі. Каля станцыі Скрыбаўцы праз віадук пераходзіла на паўдзённы бок гэтай станцыі, праходзіла каля Маламажэйкаўскай царквы абарончага тыпу да берага ракі Лебяды.

У 1927 г. на гэтай лініі зрабіў узброены рабунак будучы знакаміты пісьменнік Сяргей Пясецкі: «Як паведамляюць, 22 жніўня адбыўся дзёрзкі напад на вузкакалейны цягнік, які курсуе паміж Васілішкамі і Скрыбаўцамі. Бандыты, пасля затрымання пезда, са зброяй у руках пагражалі жыццю ўсіх пасажыраў і адабралі ў іх упрыгожванні, вялікую колькасць долараў і некалькі дзесяткаў тысяч злотых. Потым, неапазнаныя, уцяклі ў невядомым кірунку». Праз нумар тая ж газета «Слова» паведаміла, што «арыштаваныя бандыты Пясецкі і Невяроўскі, якія некалькі дзён таму здзейснілі напад на вузкакалейны пезд пад Лідай. Яны прызналі сваю віну і выдалі супольнікаў. Між іншым сазналіся, што ў злачынных акцыях ім дапамагаў шараговец паліцыі Віленска-Троцкага павета Левандоўскі, праз пасрэдніцтва якога хавалася зброя і скрадзеныя рэчы і атрымлівалася неабходная амуніцыя. Расследаванне праводзіць адмыслова дэлегаваны следчы Міхалевіч». І потым «у сувязі з нападам на цягнік... арыштавана жыхарка Нова-Вілейкі, нейкая Булгакоўская,

падазраваная ў супрацоўніцтве з бандытамі ... сённа мы даведаліся, што Булгакоўская звольнена з-пад арышту з-за недахопу ўлік».

Вацлаў Іваноўскі, які паходзіў з суседняй Лябёдка, тады жыў у Германіі і пра гэтыя падзеі прачытаў у нямецкіх газетах, якія падрабязна пісалі пра рабунак на «міжнароднай трасе Васілішкі-Скрыбаўцы».

А беларуская газета «Народная справа» пісала: «22 жніўня на вузкакалейцы паміж Васілішкамі і Гжыбавіцамі пад Лідай банда разбойнікаў напала на поезд і абрабавала ўсіх ехаўшых у ім. Паліцыя заарыштавала ў Нова-Вялейцы двух учасьнікаў нападу – Пясецкага і Невяровіча, якія прызналіся да віны і выкрылі сваіх хаўруснікаў. Аказваецца, што і тут не абыйшлося бяз учасьця паліцыі: бандытам дапамагаў у іх «працы» паліцыянт Левандоўскі, пастарункавы паліцыі Віленска-Троцкага павету, які хаваў рабаваныя рэчы і аружжа, якое самжа дастаўляў». Беларускай газета назвала Скрыбаўцы на польскі манер Гжыбаўцамі.

Гаспадар маёнтка Вялікі Мажэйкаў Станіслаў Грабоўскі меў сваю прыватную ваганетку, якой карыстаўся для паездак на станцыю ці ў Васілішкі, адзін з ягоных спадчыннікаў пісаў: «Улетку выехаў у Вялікае Мажэйкава. Высадзіўся на станцыі Скрыбаўцы, станцыя мне была знаёмай, бо ў 1919 г. тут выгружаўся мой 1-шы батальён сапёраў. Са станцыі ехаў па рэйках коннай вузкакалейкі Скрыбаўцы – Васілішкі на ўласнай ваганетцы, якую цягнуў адзін конь. Дарога не была далёкай, каля трох кіламетраў. Калі пераедзеш чыгунку і выедзеш з лесу, ужо бачна вялікая і моцна засаджаная дрэвамi тэрыторыя маёнтка».

У 1923 г. гэтая конная вузкакалейная чыгунка належала ўладальніку тартака Граўбарду (Tartak Graubarda), а ў другой палове 1920-х гг. арандатарам стаў Соймік Лідскага павета. Дарога не прыносіла прыбытку і падобна да 1928 г. ужо не працавала, бо менавіта ў гэтым годзе Віленская дырэкцыя абвясціла пошук арандатара, які павінен быў не толькі ўзорна ўтрымліваць дарогу, але і:

1. На свае сродкі адрамантаваць і аднавіць конны рух вузкакалейнай чыгункі.
2. Арганізаваць і падтрымліваць сталы рух на гэтай дарозе.
3. Атрымаць ад Міністэрства ўнутраных спраў дазвол на эксплуатацыю дарогі.

4. Выкупіць прыватныя землі, па якіх праходзіць дарога.

Ахвотнага ўкласці асабістыя грошы ў гэтую справу не знайшлося, бо на пачатку 1929 г. прэса пісала, што лідскія павятовыя ўлады былі вымушаныя з 1 студзеня 1929 г. адмяніць дагавор арэнды ў сувязі з павелічэннем на 150 % арэндных плацяжоў за вузкакалейную чыгунку Скрыбаўцы-Васілішкі, якую арандаваў Соймік Лідскага павета. Павятовыя ўлады прапанавалі, каб дарогу ўзяла Польская дырэкцыя чыгунак у Вільні, але дзяржаўная чыгунка адмовілася, і таму ўсе рухомыя прылады былі перамешчаныя на станцыю Скрыбаўцы. Віленская газета «Слова» потым пісала: «У цяперашні час, як нам кажучь, Дырэкцыя чыгункі мае намер цалкам дэмантаваць гэтую вузкакалейку, што несумненна будзе шкодай для мясцовага насельніцтва і прынясе шкоду дзяржаве, бо калі б гэтую дарогу падоўжыць яшчэ з Васілішак да Гарадзішча (з Гарадзішча да Марцінканцаў вузкакалейка эксплуатаецца Дырэкцыяй чыгунак) і прыстасаваць для паравой цягі, дык гэтая чыгунка злучыла бы лінію Варшава – Гародня – Вільня і Варшава – Сядлец – Ліда – Маладзечна. Лінію Скрыбаўцы – Васілішкі пабудавалі немцы, якія цанілі важнасць кожнай камунікатыўнай лініі. Шкада, што кіраўніцтва Віленскага чыгункі мае іншае меркаванне».

Праз некалькі дзён газета «Слова» надрукавала артыкул нейкага Гадзінскага, які ўспамінаў, што калі ў 1919 г. польскае войска брала Ліду, бальшавікі ўзарвалі чыгуначныя масты цераз Дзіву і Лебяду, і таму апошняй станцыяй да якой даязджалі цягнікі была станцыя Скрыбаўцы. Ад Скрыбаўцаў да шашы Гародня – Ліда аўтамабілі не маглі прайсці з-за багны, таму войскі і груз з 50 вагонаў да шашы перавозіўся на вазах, вузкакалейка чамусьці не працавала. Адак у 1920 г. у аналагічнай сітуацыі станцыю Скрыбаўцы і шашу Гародня – Ліда злучала рабочая вузкакалейка. Таму аўтар прапановаў Міністэрству абароны парупіцца пра існаванне гэтай вузкакалейнай чыгункі.

Жыхары Васілішак жаліліся ва ўсе дзяржаўныя інстанцыі, пісалі нават да Пілсудскага, бо мястэчка з насельніцтвам 4 000 чалавек практычна траціла надзейную сувязь з астатнімі населенымі пунктамі. Гэтая вузкакалейка была прыбыткавай, і ў сваіх лістах жыхары мястэчка прапанавалі, «каб пан дырэктар Віленскай чыгункі асабіста зрабіў інспек-

цыю і даведаўся пра тое, як необходимая гэтая конная чыгунка для ваколічных людзей ...».

Вузкакалейкі, пабудаваныя ў часы Першай сусветнай вайны

Перад першай сусветнай вайной чыгуначныя войскі Германскай Імперыі арганізаваныя складаліся з двух чыгуначных брыгад, асобнага Баварскага чыгуначнага батальёна і дапаможных частак. З пачаткам вайны чыгуначныя войскі рэарганізаваны. Брыгады, палкі і батальёны былі расфармаваныя, і асноўнымі часткамі чыгуначныя войскі становяцца роты, якія зводзіліся ў асобныя атрады (Abteilungen). Войскі падзяляліся на будаўнічыя і эксплуатацыйныя часткі. Палявыя вузкакалейныя дарогі эксплуатавалі 28 рот цягі (Feldbahn-Betriebskompanien), нумары з 101 па 128 (160 чалавек па штаце), і 48 атрадаў цягі (Feldbahn-Betriebsabteilungen), нумары з 1 па 4 і з 10 па 53 (600 чалавек па штаце). Нямецкая вузкакалейная ваеннапалявая чыгунка мела шырыню каляі 600 мм.

На тэрыторыі Беларусі пасля Першай сусветнай вайны ваенна-палявыя вузкакалейкі нямецкай пабудовы актыўна эксплуатаваліся ў якасці лесавозных і агульнага прызначэння. Некаторыя з іх дажылі да сярэдзіны 1960-х гг.

Лінія ад станцыі Гуды

Гуды – Вялікае Сяло – Гембацішкі – Мажэйкаўшчына

Вяла ад чыгуначнай станцыі Гуды да Гембацішак і Мажэйкаўшчыны, якія знаходзіліся на захад ад Жырмун. Агульная даўжыня – 10,3 км, ад станцыі Гуды да Вялікага сяла – 5,5 км, ад Вялікага сяла да Гембацішак – 4,5 км, адгалінаванне да Мажэйкаўшчыны – 0,3 км. Існавала да канца 1930-х гг.

Лініі ад станцыі Марцінканцы

Марцінканцы – Мастэйкі – галіна на Зубрава – Гарadzішча – галіна на Матылі – галіна на Бенькі

Знаходзілася на поўначы Лідскага павета, пачыналася ад станцыі Марцінканцы, якая ляжыць на чыгунцы Вільня – Гародня. Лінія ад Марцінканцаў да ракі Котры пабудаваная для вывазу лесу ў 1914 г. У 1916–17 гг. будаўніцтва працягнула нямецкая адміністрацыя. Працяг дарогі будавалі 120

французскіх ваеннапалонных пад наглядом 10 нямецкіх наглядчыкаў. Рэйкі і жалезныя шпалы вазілі на самаробных ручных дрызінах. Даўжыня галоўнага шляху 28,5 км. Меўся мост цераз Котру. Шырыня каляі – 600 мм.

Агульная даўжыня лініі каля 35 км.

Ад Марцінканцаў да Мастэйкаў – 12,3 км, у Мастэйках быў раз'езд.

Мастэйкі – Зубрава, 7,7 км.

Мастэйкі – Гарадзішча, 8,5 км.

Гарадзішча – Бенькі, 8,9 км.

Гарадзішча – Матылі, 9,3 км.

На пачатку 1920-х гадоў вузкакалейку эксплуатавала Польская чыгунка. Пасля Другой сусветнай вайны вузкакалейка нядоўга належала МПЗ. Дарога разабраная ў 1950 гг.

Цытата з архіваў: «30 траўня 1947 г ... у 5 гадзін раніцы за 17 км ад Марцінішак, на вузкакалейнай дарозе, бандытамі быў абстраляны і спынены цягнік, які ехаў па лес. Бандыты ... спыталі машыніста, ці можна парай падарваць паравоз. Атрымаўшы адмоўны адказ, кінулі ў гарэльную звязак гранат і падпалілі. У той жа час у гэтым раёне ўзарвалі і другі паравоз. Усіх людзей бандыты адпусцілі ...».

Зараз Марцінканцы (Марцінконіс) знаходзіцца ў Літоўскай рэспубліцы, тэрыторыя вакол – Нацыянальны парк Дзукія. На поўдзень ад ракі Котра пачынаецца тэрыторыя Беларусі.

Лініі ад станцыі Гаўя

Гаўя – Іўе – Чапунь

Пабудаваная ў 1916-17 гг. з мэтай вывазу лесу з раёна вёскі Чапунь. Потым эксплуатавалася Польскай чыгункай. Разабраная ў 1947 г.

Шырыня каляі 600 мм, даўжыня лініі 10 км.

З раскладу руху 1939 г. бачна, што па гэтай лініі пасажырскія цягнікі не хадзілі.

Гаўя – Дуды – галіна на Бакшты і Будзішчы – галіна на Лугамавічы – Наваградак

Гэта лінія прысутнічае на схеме ў кнізе Мечыслава Арловіча (Orłowicz M. Ilustrowany przewodnik kolejowy. Cz.2. Warszawa, 1930.), але ніякіх падрабязнасцей пра яе няма.

У кастрычніку 1943 г. партызаны падарвалі вузкакалейку, па якой з тартака ў Іўі вазіліся піламатэрыялы на станцыю Гаўя.

Лініі ад станцыі Юрацішкі

Пасля акупацыі нашага края немцамі у другой палове 1915 г., чыгуначная станцыя Юрацішкі стала стратэгічным ваенным аб'ектам. Станцыя знаходзілася ў 18-20 км ад франтавых пазіцый. На яе днём і ноччу прыбывалі розныя грузы з Германіі. Для дастаўкі іх непасрэдна да лініі фронту, нямецкае камандаванне сіламі мясцовых жыхароў арганізавала будаўніцтва вузкакалейных чыгунак. Былі пракладзены вузкакалейкі на паравой і на коннай цяге.

Складанасць работам надавала тое, што вузкакалейкі праходзілі праз лес, балоты, невялікія ўзгоркі. Вузкакалейкі неабходна было падсыпаць пяском, а ў нізкіх забалочаных месцах масціць бяргамі. З успамінаў жыхара вёскі Пясевічы Іосіфа Антонавіча Дмухоўскага: «Па вузкакалейцы хадзілі паравозы, якія працавалі на вуглі і драўляных цурках. Ад станцыі Юрацішкі да Пясевічаў вагонамі дастаўлялі ўзбраенне, амуніцыю, харчаванне. Далей паравоз не ішоў. Тут грузы ўкладвалі на вялікія фуры, запрагалі ў пару бельгійскіх коней-цяжкавозаў і везлі іх па вузкакалейцы непасрэдна да перадавых пазіцый».

Ст. Юрацішкі – мястэчка Юрацішкі – Бежамцы

Бежамцы: галіна да фальварка – Лугамавічы – Чэрнявічы – фальварак Мілва Беразіна; галіна Песявічы – Бакшты.

Бежамцы: галіна Доўнары – Грабава; галіна Банява – р. Беразіна.

Лінія агульнага прызначэння. Пабудавана ў 1916–17 гг., даўжыня 32 км, пасля Першай сусветнай вайны павялічылася да 46 км. Шырыня каляі 600 мм, даўжыня 68 км.

Юрацішкі – Вялікія Каршаняты (Каркеняты)

Лінія вяла на поўнач ад Юрацішак.

Пасля Першай вайны гэтыя вузкакалейкі эксплуатаваліся Польскай чыгункай. Галіна да Беразіны разабрана ў 1922 г.,

да Бакштаў – у 1935 г. Да 1945 г. працаваў участак у 32 км да Песявічаў.

Казімір Нехвадовіч пісаў у кнізе «Мае Суботнікі»: «У 1914 г. выбухнула Першая Сусветная вайна. Нашыя землі занялі немцы. У 1915–16 гг. немцы вымушалі людзей да будовы вузкакалейных чыгунак для патрэбы фронту. Паўстае лінія Юрацішкі – Лаздуны – Песявічы, якую абслугоўваюць паравозы і конныя лініі Юрацішкі – Крычнікі – Эйгірды і Юрацішкі – Такарышкі. З Юрацішкаў да лініі фронту было каля 12-15 км. Лінія фронту была стабільная аж да пачатку 1918 г.»

26 красавіка 1928 г. у 12-00 на перагоне Лаздуны – Юрацішкі, каля вёскі Бельманы 3 вагоны з лесам сышлі з рэйкаў. Пры аварыі кандуктар Філіповіч зламаў ногі.

Лінія ад станцыі Ражанка

Даліна Зарэчная – Ражанка – Шчучын – Плянты

Пабудаваная ў 1916 г. Шырыня каляя 600 мм. Лінія ад станцыі Ражанка праходзіла праз цэнтральную гандлёвую плошчу Шчучына. Агульная даўжыня 14 км, Даліна Зарэчная – ст. Ражанка, каля 3,5 км, ст. Ражанка – Шчучын, каля 6,5 км, Шчучын – Плянты, каля 4 км.

Як толькі на поўдзень ад Шчучына прайшла чыгунка Балагое – Сядлец, з'явілася ідэя злучыць Шчучын з адной са станцыяў добрай дарогай.

Жыхар Шчучына ў 1910 г. пісаў пра план пабудовы шашы ад чыгуначнай станцыі да мястэчка: «Да нядаўняга часу адзінай дарогай, якая звязвала Шчучын з астатнім светам быў паштовы гасцінец з Гародні на Ліду і далей на Вільню. І вось прайшла чыгунка з Ліды на Ваўкавыск. ... Дарога працягласцю ў мілю ад чыгуначнай станцыі да Шчучына вельмі дрэнная. ... нарадзілася ідэя зрабіць шашу і злучыць станцыю чыгункі Балагое-Сядлец з шашой Гародня-Ліда». З артыкула бачна, што праект будаўніцтва знаходзіўся на стадыі пошуку грошай.

Ідэя была рэалізавана праз будаўніцтва немцамі вузкакалейнай чыгункі ад чыгуначнай станцыі Ражанка, праз Шчучын да Плянтаў, якія знаходзіліся на шашы Ліда – Гродна. У Плянтах існавала дужая лесасілка, на якой, дарэчы, у той час пілаваў лес палонны французскі афіцэр Шарль Дэ Голь –

будучы прэзідэнт Францыі. Вузкакалейка была патрэбна акупантам, каб вывозіць лесамагэрыялы. Менавіта вялікая лесапілка прычынілася да таго, што падчас першай нямецкай акупацыі з'явілася новая адміністрацыйная адзінка – Плянцкі павет.

Аўтар кнігі «Самаабарона Лідскай зямлі» Юзаф Дзічканец пісаў пра аднаго з удзельнікаў гэтай польскай самаабароны: «Паручнік Браніслаў Сікорскі ў жніўні 1921 г. дэмабілізаваўся і заняўся сельскай гаспадаркай. Маючы намер заняцца гандлем, у 1924 годзе быў у Гнезне на гандлёвай практыцы. У снежні таго ж года атрымаў пасаду кіраўніка сельскагаспадарчага сіндыката ў Шчучыне. Пасля ліквідацыі апошняга адкрыў сельскагаспадарчы магазін, які ўзначальвае і цяпер. Праз 6 гадоў арандаваў вузкакалейку Ражанка – Шчучын».

Лінія ад станцыі Багданава

Багданава – Баруны – Солы – Валейкавічы – Жодзішкі

Ваенна-палявая ракадная дарога, пабудаваная ў 1916 г. Даўжыня каля 60 км. Участак Солы – Жодзішкі прысутнічае на карце 1936 г. Участак Багданава – Баруны існаваў яшчэ ў 1922 г.

* * *

Міністр транспарту Польшчы А. Кёхнем у 1928 г. у інтэрв'ю газеце «Кур'ер Віленскі» адказаў на пытанне пра перспектывы вузкакалейных чыгунак у Заходняй Беларусі: «Зараз існуе шэраг такіх чыгунак, пераважна пабудаваных нямецкімі войскамі. Тэхнічны стан іх не надта добры, але мы патроху даводзім іх да ладу. Будаваць новыя не плануем. Гэткае будаўніцтва цалкам перададзена ў рукі прыватнай ініцыятывы». Яшчэ пры канцы 1927 г. група варшаўскіх інжынераў атрымала канцэсію на будаўніцтва прыватнай вузкакалейнай чыгункі Ліда – Ашмяны – Варапаева з адгалінаваннямі ад Ашмянаў да Валожына і ад Шаркоўшчыны да Дзісны. Працягласць дарогі павінна была скласці 365 км. У 1928 г. пачалося праектаванне, але сусветны эканамічны крызіс 1929 г. спыніў усе планы развіцця.

Вузकाкалейныя чыгункі пасля 1960-га года

Лінія Шайбакі – Перапечыца

Паміж Шайбакамі і Перапечыцай на рацэ Лідзейцы маецца невялікі мост. У 1970-я гады па мосце пралягала вузкакалейка, па якой цеплавоз цягнуў некалькі платформаў з глінай з кар’ера Перапечыца на Шайбакоўскую цагельню. Верагодна, лінія была разабрана да 1980-х гг.

Зараз торфабрыкетныя прадпрыемства пад Лідай валодаюць наступнымі лініямі:

Гутна – Першамайск. Торфавозная дарога, шырыня каляі – 750 мм. Даўжыня каляі – 30 км.

Ліда – Дзітва – Яўсеевічы – Залескія. Торфавозная дарога, шырыня каляі – 750 мм. Даўжыня каляі – 28 км.

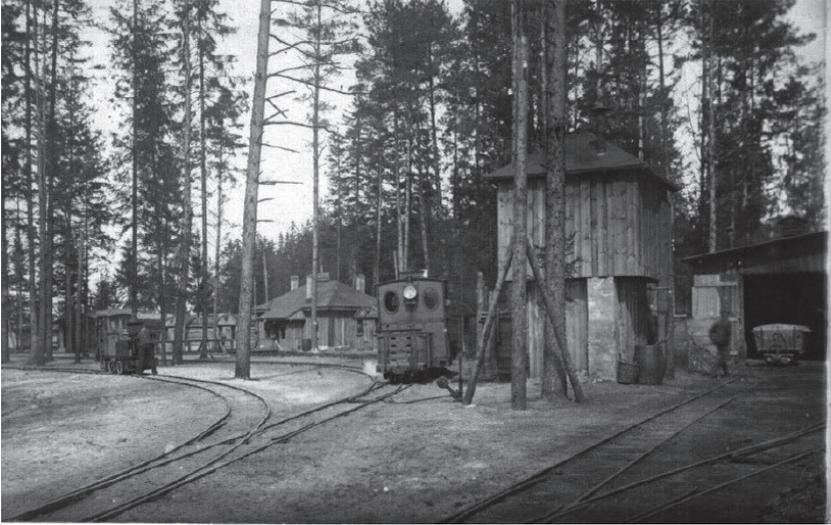
* * *

У Еўропе там, дзе раней былі вузкакалейкі, старыя паравозікі і вагончыкі стаяць як помнікі. Але засталася і шмат рабочых вузкакалейных турысцкіх чыгунак, па якім кранальныя, пыхкаючыя парай паравозікі возяць адпачывальнікаў, рыбакоў і паляўнічых. Магчыма, і мы дажывем да таго часу, што пасля выпрацоўкі торфу вузкакалейкі вакол нашага горада будуць вазіць адпачывальнікаў і злучаць сядзібы агратурызму, здаецца для гэтага ёсць галоўнае – цудоўная прырода. Вось што пісала журналістка «Лідскай газеты» аб вандроўцы па мясцовасці вакол пасёлка Першамайскі: «Потым усім прапанавалі сесці ў вагончык і праехаць па вузкакалейцы да трасы М 6, недалёка ад якой, у раёне Філонаўцаў, нядаўна ўвялі ў эксплуатацыю новы мінібрыкетны комплекс. Маршрут пралягаў праз тыя самыя выпрацаваныя тарфянікі, якія раней гарэлі, а цяпер паўторна забалочаныя. У выніку ўсе атрымалі масу ўражанняў. Па абодва бакі вузкакалейкі расціралася водная роўнядзь з шматлікімі астраўкамі і абрамленыя маляўнічым драбналесем берагамі. Тут – рай для звяроў і птушак, а таксама ... для рыбакоў. Але мы праязджалі і зусім бязлюдныя месцы. Колькі там лебедзяў і іх гнездзішчаў!».

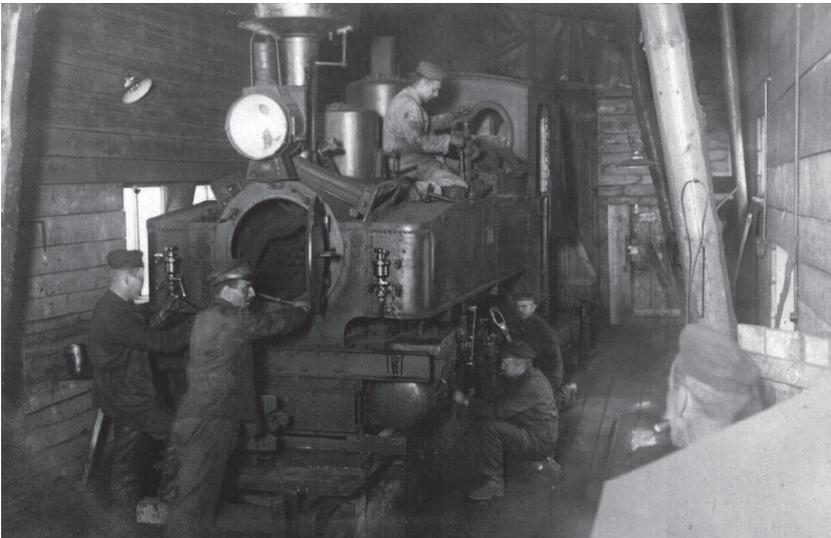
Апошнім часам цікаўнасць да лідскіх вузкакалеек расце, нават пачалі арганізоўвацца турысцкія паездкі па гэтым лініям на якія з'язджаюцца аматары вузкакалеек са ўсёй Беларусі каб пракаціцца па сапраўдных вузкакалейных лініях.



Будоўля чыгункі ў Юрацішках



*Канцавая станцыя Чапунь у раёне ляснога масіву
в. Чапунь. Лінія фронту 1916-18 гг. Музей Івана Буйко*



Рамонт лакаматыва, ст. Юрацішкі. Музей Івана Буйко

ЗМЕСТ

Ад аўтара	3
Пошта на Лідчыне	4
Чыгунка на Лідчыне	21
<i>Палеская чыгунка</i>	21
<i>Чыгунка Полацк–Сядлец</i>	31
<i>Першая сусветная вайна</i>	46
<i>Польска–бальшавіцкая вайна</i>	53
<i>Мірны перыяд</i>	55
Кінатэатры	78
Лідская гарадская электроўня	100
<i>Справы ў Лідзе</i>	103
<i>Планы развіцця энергетыкі</i>	114
Першыя аўтамабілі на Лідчыне	121
Дадатак	136
<i>Вузкакалейныя чыгуначныя лініі вакол Ліды</i>	136
<i>Вузкакалейкі, пабудаваныя да 1914 г.</i>	137
<i>Вузкакалейкі, пабудаваныя ў часы Першай сусветнай вайны</i>	142
<i>Вузкакалейныя чыгункі пасля 1960-га года</i>	147

Краязнаўчае выданне

Леанід Лаўрэш

Як горад Ліда ўвайшоў у XX стагоддзе

*Пошта, чыгунка, кіно, электрычнасць
і першыя аўтамабілі*

Падрыхтоўка да друку, макетаване

В. Цяплінскі, Я.Золак

Падпісана ў друк 10.06.2024 г. Формат 60x84 1/16.
Ум. др.арк. 7,53. Ул.-выд. арк. 8,20.
Наклад 52 ас. Замова 07–11/2024.

Выдавецтва "ГроКарДрук".
Вул. Жыгімонтаўская, 28,
інд. 320017, м. Казімір, Мінскай вобл.

