

# DISTRICTUS ПЛАВЕТ

**ВЫДАНИЕ  
КРАЯЗНАЎЦАЎ  
БРАСЛАЎШЧЫНЫ**

**№ 8 (33)  
ЖНІВЕНЬ  
2004 г.**

5 жніўня 1964 г. па вузкакалейнай чыгуначнай лініі Друя – Браслаў – Дукштас прайшоў апошні цягнік. Вёў яго машыніст Троцкі. Цягнік ішоў вельмі навольна. Да апошняга вагона была прывязана мятла, што надмятала пуць. Неўзабаве пачалася разборка вузкакалейкі. Гэтыя падрабязнасці з гісторыі мясцовай чыгункі прыводзяць у сваёй працы “Вузкакалейная чыгунка Друя-Дукштас: гісторыя і ўспаміны” краязнаўцы клуба «Зямляне» Грытунскай школы.



Вынікае, што чыгунка Друя-Дукштас перапыніла сваю працу 40 гадоў таму. Да гэтай пары можна ўбачыць рэшткі палатна чыгункі. Месцамі чыгунка была прыстасавана пад колавыя дарогі. У Друі захаваліся чыгуначны мост, некаторыя пабудовы станцыі. У Браславе існуе будынак вакзала, узведзены ў 20-30-я гады, ёсць былыя пакгаўзы (у адным з іх месціцца гандлёвы дом “Віталіч”). Яшчэ пра чыгунку згадвацца ў экспазіцыі гістарычна-краязнаўчага музея, у кнізе “Памяць”.



Усё меней застаецца вестрапаў чыгункі, якія ашчадна зберагаюць фотаздымкі, іншыя памяткі былой працы.

Важна сабраць іх, зберагчы, бо вузкакалейка Друя – Браслаў – Дукштас у свой час адыграла істотную ролю. Яна надзейна звязвала Браслаўшчыну з буйнымі гарадамі. “Вузкая дарога ў шырокі свет”, - казалі перад вайной. Шкада, што яна перастала існаваць, бо цяпер яна б была адной з турысцкіх славаццей Браслава.

Такім чынам тэма гэтага нумара – чыгунка Друя – Браслаў – Дукштас.

Браслаўскі чыгуначны вакзал. Фота 1930-х гадоў.

**Падрабязнасці пра вузкакалейку Друя  
- Браслаў - Дукшты з артыкула  
К.Шыталя «Чыгункі паўночна-  
заходняй Беларусі»  
(«Вольнае Глыбокае» №31. 2004 г.)**

У 1916 г., калі лінія фронту паміж нямецкімі і расійскімі войскамі канчаткова стабілізавалася, з абодвух бакоў пачалося будаўніцтва падвозных чыгуначных шляхоў. Нямецкі бок збудаваў тры ўчасткі: Дукштас- Чэпуканы, Ігналіна-Відзы-Гадучышкі і Лынтупы-Нарач-Ашмяны.

Летам 1916 г. расіяне пабудавалі шырокакалейны пуць ад станцыі Бальбінава Рыга-Арлоўскай чыгункі да мястэчка Прыдруйска. Адначасова з гэтым за два месяцы будоўля пуць каля 60 км Друя-Браслаў-Опса-Пеліканы. Праз Дзвіну ў Друі будоўля мост. У Прыдруйска ўзводзіцца вузкакалейнае паравознае дэпо, у Друі-вагоннае дэпо і вузкакалейка.

Чыгуначная лінія Дукшты-Чэпуканы ўзводзілася з удзелам аўстрыйскіх інжынераў. Каляя мела 750 мм шырыні.

У пачатку 20-х гадоў польскія ўлады злучылі абедзве лініі. Даўжыня чыгункі Друя-Браслаў-Дукшты стала 94 км. Яе абслугоўвала дыстанцыя пуці №18, якая дзялілася на 14 акалоткаў. Курсавалі дзве пары цягнікоў у дзень. Кожны цягнік складаўся з 2-3 пасажырскіх і 1-2 таварных вагонаў.

У 1933 г. вузкакалейка была звязана з шырокакалейнай чыгункай Варапева-Друя (даўжыня 89 км), якая будавалася ў 1930-33 гадах. Яе будаўніцтва было звязана з планами ўрада Польшчы ператварыць Друю ў рачны порт, звязаны з Балтыйскім морам.

Пасля ўваходжання Заходняй Беларусі ў склад СССР і далучэння Літвы да Савецкага Саюзу, цягнікі даходзілі да станцыі Грытуны, дзе для развароту збудаваў «вугольнік». Былі зняты ўсе раз'езды, акрамя Браслава.

У 1946 г. на вузкакалейку прывезлі новы састаў з Чэхаславакіі. Пасля вайны цягнік курсавалі толькі адзін раз на дзень.

У 1961 г. у сувязі са стратнасцю была зроблена першая спроба зачыніць вузкакалейку, але гэта зрабіць не дазволіла Міністэрства абароны.

У 1963 г. вузкакалейка была абсаджана кустамі для аховы ад снежных заносаў. Адзін саджанец каштаваў 1 рубель.

Пасля закрыцця чыгункі вагоны яшчэ 2 гады стаялі ў Дукштасе. Паравозы перадалі ў дэпо «Навагрудак». Дэпо «Друя» прыстасавалі пад патрэбы «Сельгастэхнік».

## Як пашыралі вузкакалейку.

*З успамінаў былога браслаўскага  
старосты Зеліслава Янушкевіча*

У час прыбывання на Браслаўшчыне міністра чыгуначнага транспарту Рамоцкага удалося праз выпадак вырашыць адну праблему, звязаную з вузкакалейкай. Пасля палівання міністр захацеў вярнуцца ў Дукшты не на конным вазку, а чыгункай, бо стаяў моцны мороз з ветрам. У Чэпуканах селі на цягнік, які як раз падышоў. І трэба было так здарыцца, што вагончык, у якім мы ехалі з міністрам, саскочыў з рэйкаў. Здаралася гэта на вузкакалейцы даволі часта. Паколькі цягнік і не спрабаваў спаборнічаць з ветрам і ехаў з хуткасцю не болей 20-30 км у гадзіну, то нічога нікому не стала. Адрозна выйшаў з вагона і папярэдзі чыгуначнікаў, каб на пытанне міністра наколькі часта гэта здараецца, адказвалі – вельмі часта. Заняўся мабілізацыяй пасажыраў і некалькіх хлопцаў з суседніх вясковых халуп на працу па пад'ёму вагонаў на палатно. Дарэчы, чыгуначнікі заўсёды вазілі з сабой прыстасаванні, якія істотна дапамагалі ў такой аперацыі. Рамоцкі хацеў выклікаць тэхнічную дапамогу з Дукштаў, але мне удалося



**Браслаўскі паравоз.  
Фота археолага Л.Аляксеева. 1950-я гг.**

пераканаць яго, што мы самі дадзім рады, бо ўжо не першы раз церпім падобнае «крушэнне». Дзесьці праз 40 хвілін рушылі далей. Зразумела, што ўсе размовы ў вагончыку круціліся вакол здарэння. З жартамі раскаваў міністру, што цягнікі лініі ў асноўным ходзяць з такімі крушэннямі, прычым па некалькі разоў за рэйс. Мясцовыя жыхары смяюцца з гэтага і адначасова злуюць, бо вымушаны дапамагаць вяртаць вагоны на месца. Вось і цяпер яшчэ не вядома, ці даедзем да Дукшт без здарэнняў. Адначасова давеў да міністра, што праз вузкакалейку дастаўляюцца амаль ўсе патрэбныя павету тавары. Праз яе вывозіцца мясцовая прадукцыя. Міністр абяцаў падумаць над тым, як пашырыць каляю. Ваявода адразу падхапіў размову і прапанаваў, каб абдумваць сітуацыю было даручана старшыні чыгуначнай дырэкцыі, які абавязкова штосьці прыдумае. Міністр засмяяўся і адказаў, то няхай ён і бярэцца за справу.

Старшыня дырэкцыі Фалькоўскі сапраўды прыдумаў. Што, праўда, не так хутка, як хацелася. Толькі праз два гады пасля знаходжання міністра на Браслаўшчыне пачаліся працы па пашырэнню каляі да 750 мм.

Для таго, каб прыслешчыць пашырэнне чыгункі і аблегчыць гэту працу, мы прапанававалі сялянам бясплатную замену кавалкаў зямлі неабходных пры правядзенні прац, на зямлю, якая да гэтага была занята палатном. Выраўніванне лініі чыгункі было вельмі неабходна на ўсім участку ад Дукшт да Чэпуканаў (чыгунка тут абмінала пагоркі і балацінкі, віхляючы як вуж сярод узгорыстага рэльефу). Далей па участку да Трабшаў таксама патрэбны былі працы ў многіх месцах. Зразумела, што прапанаваная замена зямлі не была на карысць сялян, бо ва ўласнасць яны атрымлівалі насыпы, а ў замен аддавалі кавалкі дагледжанай зямлі. Іншага варыянту мы не мелі, бо пры набыцці зямлі патрабавалася падрабязная дакументацыя і сам працэс доўжыўся 8-10 месяцаў. Тым часам мы згубілі б крадчыты на правядзенне прац. Меркаваў, што ўдасца неяк дамовіцца з уласнікамі. Сапраўды амаль не меў з тым клопатам за выключэннем аднаго выпадку.

Нейкі Мацеша, жыхар ваколіцаў вёскі Трабшы заявіў, што сваёй зямлі на замену не дасць і забараніў тэхнікам працаваць на ўласным полі. Тэхнікі прапанавалі грошы і гэтым яшчэ пагоршылі сітуацыю. Гаспадар зразумеў, што калі яму нехта плаціць, то без яго ўлады праводзіць працы ніхто не можа. Справа магла даставіць нам шмат клопатаў, за прыкладам Мацешы маглі пайсці іншыя гаспадары і замарудзіць працы. Звярнуўся па дапамогу да супрацоўніка павятовага аддзела Яна Шыпілы, які жыў у пары кіламетраў ад Мацешы ў Галавачах. Той паабяцаў, што пастараецца. Пазней мне стала нешта вядома аб тых стараннях.

Гайшоў Шыпіла да свайго суседа Міхала Мацешы і напачатку паразмаўляў пра розныя будзёныя справы, а потым нібы мімаходзь закрунуў і справу чыгункі:

“ – Ці гэта праўда пане Міхале, што выгнаў ты чыгуначных тэхнікаў са сваёй зямлі? Хацеў бы параіцца з панам. Прыйшлі ... і на маю зямлю, ды давай капаць. Я пытаю, што рабіце, а яны ў адказ – староста, маўляў, дазволіў. Так я і замоўх. Але шкада мне сваёй зямлі. Парай, як мне ад іх адчапіцца, але так, каб са старостам адносіны не сапсаваць...”

“ – Тут пане Яне справа простая – зямля мая, купчую на яе маю, так і не даю псаваць. Заплаціць хацелі, але грашыма не ўзяў.”



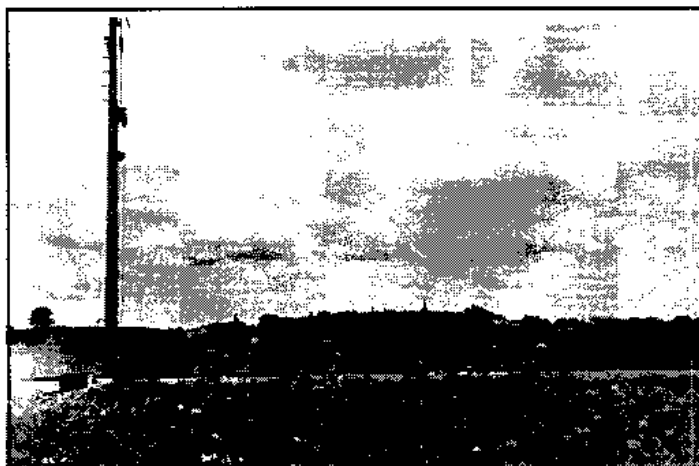
Чыгуначны прыпынак у Леснічоўцы. 1930-я гг.

“ – Купчую і я маю, але можа ёсць такое права, паводле якога староста працы дазволіў. Ці можа пане Міхале меў якое распараджэнне ад старосты?”

“ – Не, нічога такога не меў. Ды і навошта. Купчую маю, зямля мая і не згодзен яе аддаваць. Вось і канец.”

“ – Ну, дзякую, пане Міхале, буду і я так рабіць. Хаця прызнаюся, баюся я старосту, хаця мы і знаёмыя. Ведаеш, добры чалавек, даступны, але як злуецца, ратуў Божа, які страшны робіцца, амаль што іскры з вачэй пляцяць. Але нічога, зямля мая, купчую маю, не дам на будоўлю. Скажу, Мацеша не пдае і я таксама не дам, а як не, то і я – не.”

Браслаўская чыгунка адлюстравана і ў паэзіі, што праўда не ў высокай, а ў мясцовай, браслаўскай. Пагартаем зборнік вершаў “Над возерам Дрывяты” Яна Роберта Стахуры, браслаўскага служачага, які надрукаваны ў 1935 г. у друкарні Магаты (будынак, дзе зараз месціцца краязнаўчы музей – рэд.) над псеўданімам А. Снудоўскі. Верш “Апоўдні” перадае стан прыроды, зморанай летняй спёкай, калі ўсё нібы застыла ў спакоі і раптам ў гэты летні сон урываюцца гукі цягніка, які вязе ў Браслаў шматлікіх гасцей з Вільні і Варшавы:



Цягнік у наваколлі Браслава. 1930-я гг.

Мацеша пасля такога заканчэння нібы задумаўся. Пачаў казаць, што лепей на яго не спасылацца, бо са старостам трэба быць ў згодзе. Шыпіла прапанавалі Мацешы з’ездзіць да старосты і паразмаўляць з ім. Мацеша не вельмі хацеў ехаць і стаў угаворваць Шыпілу каб той з’ездзіў. Дамовіліся, што паедзе Шыпіла. Праз пару дзён спецыяльна па гэтай справе Мацеша прыйшоў да Шыпілы, але той адказаў, што яшчэ не выбраўся да старосты, ды і увозу не дужа мае ахвоты, раптам староста зазлуецца, што тады рабіць.

“ – Вось жа сам падумаў пане Міхале, ці не так можа быць. Бо відавочна чыгунка мусіць бегаць прама, а абмінуць перашкоду ніяк не можа. Трэба, так і дом разбіраць. Не, не паеду да старосты. Бо ведаеш, пане Міхале, са старостай калі добра так добра, а калі яму запырэчыш, то вельмі небяспечна. Памятаю, аднаго разу ехалі з ім па дарозе. Бачым, каля вёскі Каленкішкі цэлы статк свіней на дарозе корпаецца і моцна дарогу перарыў. Непадалёку стаіць пастух і нічога не робіць. Так староста як прыпыніў машыну, як наскочыў на пастуха. Меркавалі зараз ударць. Праўда, не ўдарыў, а ўсё крычаў, тупаў нагамі, аж пыл па дарозе пайшоў. Пастух ад страху ледзь прытомнасць не страціў, бажыцца, што болей не будзе. Толькі староста ўсё лаецца, ды тупоча нагамі. Нарэшце супакоіўся трохі і да пастуха звярнуўся, што калі паедзе назад у Браслаў, каб усё было папраўлена. ... Не дай Божа не будзе зроблена, сам пастух пойдзе пад арышт, а вёска заплаціць пяць соцэн штрафаў...”

“ – Так што бачыш пане Міхале, ехаць мне да старосты не выпадае, едзь сам.

Пастаяў нейкі час Мацеша, падумаў і кажа:

“ – А д’ябал іх бяры, няхай будуць. Толькі папрашу цябе, пане Яне, каб ты сказаў тэхнікам, што дазваляю будоўлю. Мне самому няк сорамна да іх ісці.

Праз пару тыдняў, праязджаючы па сваіх справах, завітаў да Мацешы і пахваляў яго грамадзянскі ўчынак і прапанавалі заплаціць за зямлю. Мацеша адмовіўся, маўляў іншыя задарма мяняюць і я ад іх не горшы ...

Трэба адзначыць, што пашырэнне і выраўніванне чыгункі значна палепшыла рух па лініі. Транспарт надалей курсіраваў нармальна.

\*\*\*  
 \* Wtem po cichym, ciemnym horze  
 \* Głos-gwizd się odzywa,  
 \* I po krętych, wąskich szynach  
 \* Mnie lokomotywa.  
 \*  
 \* W takt stukając mkną wagony  
 \* Na słonecznym skwarze  
 \* Od Warszawy, Wilna strony  
 \* Jadą liczne twarze.  
 \*  
 \* Od Bierezy chłodek niesie  
 \* Na ciche gęstwiny.  
 \* Krętą wstęgą w cichym lęsie  
 \* Błyszczą małe szyny.

## Гартаючы старыя газеты

Патрэбна колькі цягніваці каб адважыцца наведаць аддалены ад цэнтра Браслаўскі павет. Аднак, ахвяра чалавека прывычаенага да сучасных транспартных камунікацый будзе шчодро аплачана. Бо, і падарожнік, і шукальнік прыгожых краявідаў, і грамадскі дзеяч, і дзяржаўны служачы – усё яны будучь уражаны ўбачанай тут прыгажосцю і той працай, якую ўклаці ў гэты куточак польскія ўлады...

Не быў у Браславе два гады і таму настраіваўся на паездку памятаючы мінулы досвед. Быў гатовы перанесці ўсе дарожныя выпрабаванні, асабліва паездку па вузкакалейцы. Успамінаю часы, калі дакладнага раскладу руху па ёй не было, калі пасажыры заледзьве не ўласнымі плячыма мусілі піхаць вагоны, якія асабліва на першым участку ад Дуکش да Рымшан не хацелі трымацца на рэйках.

У Душтах пры пераходзе ад цягніка шырокай каляі да вузкакалейкі, адразу заўважыў неспадзяванку – новыя вагоны, якія замянілі даўнія нямецкія скрыні з лавамі ўздоўж сцен і маленькімі закратаванымі вокнамі. Новыя вагоны другога і трэцяга класаў (так, так – другога класа!) пабудаваны ў айчынных свяцянскіх майстэрнях, вельмі выгудныя з ...сядзеньнямі і вялікімі вокнамі. Падарожнік мае шырокі агляд па абодвух баках. А цягнік ідзе сярод маляўнічых пагоркаў, палёў і азёраў. Ён пхецца з надзвычайнымі выгібамі, нагадваючы вужаку, які паўзе сярод густога травастою, паказваючы пасажырам спрацаваны лакаматыў то з правага, то з левага вокнаў, чапляючыся за расліны, няціпла зазіраючы ў вокны сялянскіх хат і гэтым нібы зневажаючы гасцінных гаспадароў падворкаў, якія выбеглі павітаць госьця. А над ўсім гэтым – ужо спрацаванае і бяжыць восенскае сонца, якое лагодна, развітальна ўсміхаецца ў пажоўклых гаях, кармінавых рабінах, ці ў асляпляльных чашах азёраў. Да таго чуецца прыгожы акампанемент ветра ў вагонным вентылятары.

Пасажыраў увогуле няма, пераважна чыноўнікі, якія едуць па службовых справах, местачковыя купцы, менш за ўсё сялянаў. Апошнія, калі меркаваць па надпісах “сцеражыся цягніка” на частых пераездах, болей давяраюць уласнаму каню і вазу. Яны могуць пры яздзе “напрасткі” абмінаць шматлікія чыгуначныя выкрунтасы. Рух на колах тут даволі значны. Адносіны да чыгункі як з боку людзей, так і коней даверлівыя і прыяцельскія. Коней не адпужвае пфукаючы лакаматыў, а людзі на вазах з усмешкамі вітаюць нас шапкамі.

На ўчастку паміж Душатамі і Рымшанамі ідуць земляныя працы. Найбольш значныя павароты, якія калісьці маскіравалі нямецкія вайсковыя цягнікі, цяпер выраўніваюцца. Ужо часткова траса бяжыць па выраўненай чыгунцы, перад зімой зручных участкаў стане больш. Ёсць надзея, што пасля закапчэння прац гэты найгоршы кавалачак чыгункі да Рымшан, будзе значна палепшаны. Калі да таго каляю пашыраць да 750 мм, калі па чыгунцы пачнуць курсіраваць вагоны як на свяцянскай чыгунцы, тады ў нябыт адыйдуць пакуты тутэйшых пасажыраў ...

За Рымшанамі відаць як будуць шашу Душты-Відзы. Працу вядзе Браслаўскі соймак, які размеркаваў яе на 3 гады ... За Чэпуканамі наваротаў становіцца менш, хуткасць цягніка ўзрастае, даганяе графік. У Грытунах пры станцыі прадпрыемства па вырабу бетону. Гэта мясцовасць звязана з Дрысвятамі, размешчанымі ў 8 км над маляўнічым возерам. За Грытунамі язда становіцца зусім нармальнай. У Трабшах, што над возерам

Аболе, пасажыры выйшлі з цягніка каб пагрэцца на сонцы, якое паказалася пасля дажджоў. Нас запэўніваюць, што ў Браславе будзем у час. На раз'ездзе вітаем сустрэчны цягнік. Ён складаецца з двух пасажырскіх вагонаў, у нас жа чатыры, з іх тры – таварныя, цалкам наладаваныя грузам.

Едзем. Узмацняецца надзея, што ў Опсе пад час стаянкі за 50 хвілін зможам падсілкавацца. Тут знаходзіцца алзіны паміж Душатамі і Браславам буфет. Застаецца ў баку касцёл у Пеліканах, удалечыні бачны вежы пеліканскага маёнтка і неўзабаве прыязджаем у Опсу. Замест зішчанага ўвесну

пажарам драўлянага мястэчка вырастае Опса мураваная. На будынку спаленага касцёла скончваюць дах. Бачны аднапавярховыя мураваныя дамы, якія ўзведзены з пустакоў.

У буфете знаходзім гамонкі самавар. Аднак цесная клятушка буфета і маленькі столик не даюць магчымасці спакойна паліць гарбаты, тым больш і кандуктар прыспешвае. Адзім з маладых пасажыраў, які відаць абазнаны ў асабліва сцяжх мясцовай чыгункі, супакойнас пас і дадае каб яго не чакалі, бо дагоніць. І



Чыгуначны прыпынак Я. 1930-я гг.

сапраўды, бачым як ён дагнаў цягнік перад мастом, калі хуткасць была невялікай. Ва ўсялякім выпадку мы мелі забаву, пазіраючы ў адкрытыя дзверы апошняга вагона цудоўную перамогу, прадэманстраваную ў найлепшай форме.

За Опсай аглядаем соймакую сельскагаспадарчую школу, якая размяшчаецца ў грунтоўным палацы графа Плятэра. Маёнтак быў забраны ў час правядзення аграрнай рэформы і належыць школе, у якой 26 маладых хлопцаў на працягу 11 месяцаў маюць заняткі па тэорыі і практыцы сельскай гаспадаркі. Пакуль папулярнасць яе не такая высокая. Сярод дробных гаспадароў яма разумення неабходнасці навучання.

Паволі надыходзіць вечар. Пад Браславам заходзяе сонца адбіваецца ў пясах. На пляху пясок трапляецца ўпершыню. Са станцыі кірую да першаразрадлага гатэля пань Балды. Гэты чалавек прыжаніўся на мясцовай кабеце, уладальніцы дому. Цяпер у іх агульная справа заснаваная па прычыну – яе грошы – мая галава. Пакой невялікі, чысты, да таго недарагі. Калі верыць цэнніку “за начлег адной грамадзянскай асобы 1 злоты 30 грошай. Начлег двухасобовы ў адным ложку з дадатковым ложкам – па 1 злотаму 20 грошай”. Што тут скажаш? Што ні край, то свой звычай. Аднак не зашккодзіць гатэльшчыкам вялікіх месц даследаваць сістэму пана Антона Балды.

Slowo. (Вільня). 21 кастрычніка 1928 г.

Міхал Абызэрскі

## ВУЗКАЯ ДАРОГА ДА ВЯЛІКАЙ СПРАВЫ

### З кразнаўчай працы клуба “Зямляне” Грытунскай школы (кіраўнік А.Кажанеўская) “Вузкаккалейная чыгунка Друя-Дукштас: гісторыя і ўспаміны”

Усяго на дыстанцыі было 14 брыгад (акалоткаў). У наваколлі Грытун працавалі 4 брыгады: 1-я брыгада на станцыі Трабшы, 2-я брыгада на станцыі Грытуны, 3-я брыгада на станцыі Рымшаны, 4-я брыгада на станцыі Дукштас.

За кожнай брыгадай быў замацаваны свой кавалак вузкаккалейкі. За 2-й брыгадай, што была ў Грытунах – было 8 км чыгункі: 6 км на літоўскім баку, 2 км – на беларускім.

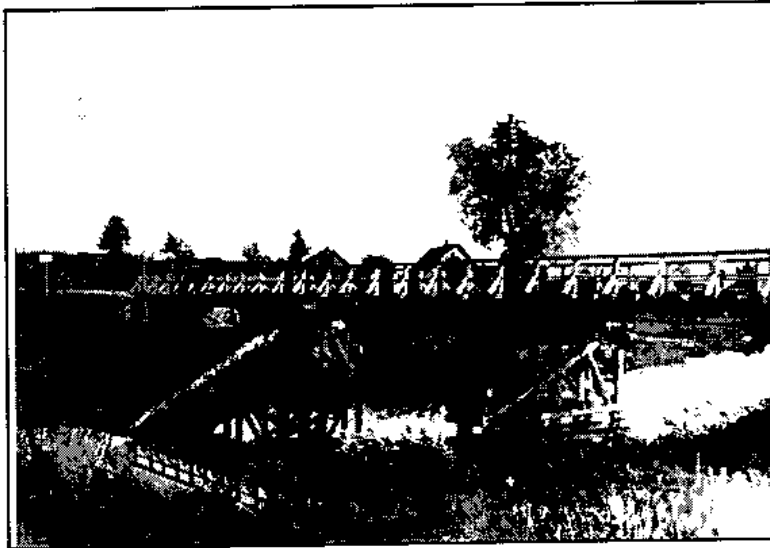
Быў тут адзін цікавы момант.

У Трабшах (што каля возера Обаль) усе рабочыя паміж сабой размаўлялі на беларускай мове. У Грытунах – на польскай мове. У Рымшанах – на літоўскай. Але самае цікавае тое, што, калі людзі сустракаліся ўсе разам і разам працавалі – усе добра разумелі адзін другога. Вось адкуль і пайшло, што ў нас у Грэйшах і Грытунах можна пачуць і рускія словы, і польскія, і разам літоўскія.

Да 1939 г. раз'ездаў было шмат, пасля 1939 года засталіся тры: у Друі, Браславе, Дукштах.

### З успамінаў Эдуарда Вырвіча. пущейнага рабочага вузкаккалейнай чыгункі

Рабочым-пущейцам на чыгуныцы адпрацаваў 14 гадоў, з 1928 года. З задавальненнем успамінаю той час, цікава было, хаця на працу было далёка дабірацца. Жыў я ў вёсцы Савічы. А да станцыі Грытуны было 8 км. Дабіраўся і пешшу і на ровары. Рабілі рамонт пущей, даглядалі чыгуначны насып, працавалі на будаўніцтве Станянскага чыгуначнага маста, што злучаў літоўскі і беларускі бакі.



Чыгуначны мост каля в.Рубеж.  
Фота Ч.Данісевіча. 1950-я гг.

Мост быў пабудаваны праз раку Дрысвяціцу. Доўга ён потым яшчэ служыў людзям, калі і чыгункі ўжо не стала. Поўнасьцю знішчаны і разабраны быў ужо ў 90-х гадах. Зусім нядаўна яшчэ чыгуначная рэйка праз Дрысвяціцу злучала Літву і Беларусь. Цяпер тут ідзе дзяржаўная мяжа. І так “далёка” той Дукштас...

Раней зімы былі больш суровыя, чым цяпер. Чыгуначныя шляхі ў зімовы час можа замятала. Спераду ў цягніка быў падчэплены снегаачышчальнік (такая вялікая рыдлёўка) і расчышчаў снег. На пераездах, мастах рыдлёўку падымалі, а гэтыя месцы расчышчалі рабочыя-пущейцы.

Часта былі ў камандзіроўках на інных участках дарогі. Рабілі рамонт дарогі за Опсай, у Чэрнева. У Мёрах, Шаркаўшчыне, Глыбокім – будавалі пад'езды да чыгуначных станцый.

Быў камандзіраваны нават у Маскву ў 1957 г. Перад маладзёжным фестывалем тры месяцы (каравік, май, чэрвень) працаваў на добраўпарадкаванні Масквы. У 1963

годзе зрабілі абсадку дэкаратыўнымі кустамі вузкаккалейныя дарогі. Раней на зімку драўляныя заслоны ставілі, а ветры, буры снежныя іх часта заносілі. Было вырашана зрабіць жывую абарону, а неўзабаве чыгунку закрылі ... Хацелі закрыць яшчэ ў 1961 г. Але адстаялі гэтую чыгунку васныя, таму што яна была замацавана за іх ведамствам.

Як цяпер памятаю дзень 5 жніўня 1964 г. Іншоў апошні цягнік на нашай чыгуныцы. Кіраваў гэтым цягніком машыніст Троцкі. Іншоў цягнік павольна, а да апошняга вагона была прымацавана мятла, усё падмятала апошні раз. У Дукштах вагоны яшчэ стаялі 2 гады, потым адправілі на іншую станцыю ...

Добра памятаю людзей, з якімі працаваў разам: Мацеша Вацлаў Міхайлавіч, Гелзюн Станіслаў, Бужынскі Ян Аўгуставіч, Чайкоўскі Баляслаў, Чайкоўскі Канстанцін. Начальнікам дыстанцыі быў Каржэнка, Майстрамі – Вайцяховіч і Казлоўскі.

Пасля закрыцця чыгункі я пайшоў працаваць дарожнікам. Працаваў на ўчастку Дрысвяты-Відзы са жніўня 1964 г. па 1988 год. ... Усё мае жыццё звязана з дарогамі. Усё жыццё я іх будаваў, рамантаваў, спачатку чыгуначныя, потым грунтовыя. Гляджу на сучасныя дарогі і радуся, як раней цяжка было весной і восенню дабірацца з Савічаў да Грэйшаў. Цяпер усё не так. Душа радуецца, што мая праца не прапала.

Экспедыцыі, пошукі, знаходкі

**Вузкакалейка Друя – Дукшты** праходзіла сярод вельмі маляўнічай мясцовасці. З вокнаў вагонаў можна было назіраць за азёрамі і ўзгорыстымі краявідамі, за невялічкімі вёскамі і хутарамі, мястэчкамі з касцёламі і цэрквамі. Ужо ў 30-я гады XX стагоддзя чыгунка прапаноўвалася не толькі як сродак даезду турыстаў у Браслаў, Слабодку і іншыя турысцкія мясцовасці, але і як самастойны турысцкі маршрут.

Інфармацыя аб ім, напрыклад, была змешчана ў *“Турывіцкім даведніку па Польшчы”* (т.1. Паўночна-Усходняя Польшча. Варшава. 1935).

Друкуем апісанне маршрута, у якім апусцілі гістарычныя звесткі па Браславу і Друі.

Вузкакалейная чыгунка Дукшты – Друя. Даўжыня 94 км. Працягласць падарожжа каля 4-х гадзін дзённым цягніком і каля 5-ці гадзін – начным. Маршрут: Дукшты Вузкія (станцыя) – 4 км. Бярэжнікі – 9 км. Рымшаны пад воз. Ілгіс, касцёл драўляны новы, бачны з вокнаў вагонаў – 13 км. Бянюны, за імі па правы бок бачна воз. Аліварда – 16 км. Чэпуканы – 21 км. Грыгуны – 25 км. Ставарэлі – Трапшы пад воз. Аболе – 34 км. Пеліканы, касцёл мураваны, псеўдаготыка, 1872 г. – 39 км. Опса, сельгасшкола ў даўным палацкім XIX ст., парк над возерам, стары магутны дуб. У школе можна замовіць начлег і харчаванне – 49 км. Каленкішкі – на 57-м кіламетры па левы бок воз. Бярэжжа – 59 км. Браслаў, у 0,5 км па брукаванай дарозе мястэчка над азёрамі Дрывяты і Навяты, каля 3800 жыхароў, у тым ліку 65% палякаў. Гатэлі: Балды па вул. 3 Мая, Ульмана па вул. 3 Мая, Быка па вул. Пілсудскага. Рэстараны: Касы для ўраднакаў па вул. 3 Мая. Дзейнічае аддзел Польскага краязнаўчага таварыства ў будынку лаятовага шпітала. Школьная турыстычная база – у агульнай школе па вул. Іказненскай 21 (20 ложкаў, летам – у намётах). Для дарослых – 40 гр., для школьнікаў – 20 гр. Два лагеры ЦФВ (Цэнтральнага інстытута фізічнага выхавання) пад воз. Дрывяты і воз. Навяты. Харчэрскія лагеры. Пошта на рынку...

Лінія чыгункі мінае па левому боку азёры Неспіш і Недрава – 72 км Слабодка Вузкая, станцыя, парагатэляў, рэстаранаў, касы на КАПу (корпуса аховы памежжа). Ёсць магчымасць размясціцца на начлег і арганізаваць вандроўкі па наваколлю. З вежы касцёла цудоўны від на бліжэйшае наваколле і азёры Браслаўшчыны. Каля 3 км маёнтак Завер’е, з паловы XVII па палову XIX стст. уласнасць Мірскіх. Прыгожы парк, палацкім 30-х гадоў XIX ст., адзін фасад у стылі ампір, другі – псеўдаготычны. У парку – руіны каплічкі пач. XIX ст. у стылі класіцызм...

80 км. Друйск – 87 км, Яя – 92 км, Мілашова – 94 км. Друя, станцыя над р. Дзвіна, на мяжы з Латвіяй пры вусці р. Друйка. Гатэль Рывоша на Рынкавай плошчы 14 (10 пакояў), чайная на рынку, сталовая Каблцовай, пошта па вул. 3 Мая 28...

У першым нумары *“Павета”* паведамлялася аб знаходцы ў Браславе, у раёне Заборных Гумнаў, бронзавай галавы Ю. Пілсудскага. Гэта праца вядомага скульптара А. Карнага, якая была ўстаноўлена ў цэнтры мястэчка. Скульптура магла стаць кавалкам бронзы, але лёс яе склаўся шчасліва. У чэрвені арганізацыя выхадцаў з Браслаўшчыны, якая прычынілася да выкупу скульптуры, перадала яе ў музей сям’і Пілсудскіх у г. Сулейувек. Таблічка будзе інфармаваць наведвальнікаў, што скульптура паходзіць з Браслава. Мяркуецца яе экспанаванне на выставе *“Браслаўшчына”* у Этнаграфічным музеі ў Гланьску.

Адкрыццё выставы адбудзецца 10 лістапада 2004 года.

Адкрыццё помніка Ю. Пілсудскаму ў Браславе адбылося 26 ліпеня 1936 года. Урачыстасці шырока асвятляла прэса. Палаем артыкул з Варшаўскай газеты *“Кур’ер”*, змешчаны ў нумары ад 30 ліпеня 1936 года.



Альфонс Карны

## Помнік над Дрывятамі

(Свята Браслава паводле ўражанняў уласнага карэспандэнта)

26 ліпеня ў Браславе, як і ў шэрагу іншых гарадоў і мястэчак Польшчы быў адкрыты помнік Маршалку Юзафу Пілсудскаму. Аднак урачыстасці ў Браславе мелі свае асаблівасці, свой індывідуальны стыль... Бо тут афіцыйны бок мерапрыемства адышоў на друпі план, саступаючы праявам прыроды і чалавечых сэрцаў. І менавіта гэта было так непараўнальна прыгожа і нелаўторна.

Няшмат, напэўна, гарадоў у Польшчы маглі б забяспечыць урачыстасці такім цудоўным прыродным фонам. Палявы алтар, устаноўлены на раўніне над возерам Дрывяты, з шырокай перспектывай на блакітную шыр, на пакрытыя дымкай далі, карункі лясоў на даляглядзе, заледзьве бачныя праз настоенае слякоццем паветра... Святую імшу адправіў коендэ-доктар Пётр Слядзёўскі, капелан КАПу (корпус аховы памежжа), асоба добра вядомая ў Вільні. Святару дапамагалі два харцэры. Імшу слухалі ганаровыя госці, сярод якіх: прадстаўнік ваяводы віленскага Біркенмаер, камандзір брыгады КАПу палкоўнік Ацэткевіч, прадстаўнік Цэнтральнага інстытута фізічнага выхавання (ЦФВ) палкоўнік Гілевіч, прафесар універсітэта імя Ст. Баторыя Казімір Славінскі. Слухалі набажэнства прадстаўнікі мясцовых арганізацый, вайскоўцы, памежнікі і моладзь, якая прыехала адпачываць у Браслаў з розных куткоў Польшчы...

Па заканчэнні набажэнства каля помніка, які нібы імкнецца ў вышыню, з вельмі трапнай прамовай выступіў староста Трыгэк. Ён падкрэсліў асобы характар гэтай зямлі, асоблівасць якой палягае на прыгажосці яе краявідаў і моцных сувязях з астатняй Польшчай і з размешчанай побач ракой Дзвіной, напоўненай у розныя часы вялікай колькасцю ахвярнай крыві. “Да працы, на плячо зброю і наперад марш!” – заклікае прамойца Браслаў.

Адкрыў помнік Біркенмаер. Слізганула ўніз белая заслона, адкрываючы гранітны пастамент, на якім бюст Маршалка. Музыка зайграла Яго мелодыю “Яшчэ Польшча не загінула”. Гэтай мелодыяй нядаўна яшчэ віталі Яго жывога. Цяпер у вышыні пастамента сурова, задуменна глядзіць на Дрывяты Яго аблічча. На пастаменце надпіс: «Юзаф Пілсудскі. Аднавіцель Польшчы. Першы яе маршалак. Вялікі сын Віленскай зямлі».

Прамаўляе коендэ-доктар Слядзёўскі. Кажэ пра помнік, твор мападога таленавітага мастака Альфонса Карнага...

Нарэшце палкоўнік Гілевіч пасля абмалявання стасункаў Маршалка Пілсудскага да ўсходніх земляў прадставіў кароткую гісторыю помніка. Кажэ пра калектыўнае шанаванне браслаўцаў, моладзі ЦФВа і аўтара помніка, якія сардэчнымі вузамі звязаны з Браславам...

Аркестр зайграў мелодыю 1-й брыгады, а прадстаўнікі арганізацыі пачалі ўскладаць вянкi з галінак піхты, дубу, кветак і жыгніх каласкоў ад сельгасшколы, вясковай моладзі, з каласкоў пшаніцы – ад гурткоў гаспадынь. Вакол пахне піхтай і кветкамі.

Урачыстасць скончылася. Праз хвіліну адбудзецца парад. Аглядаю помнік. На адваротным баку пастамента чытаю: "Па зову сэрцаў мастака, моладзі інстытуцкай і зямлі браслаўскай паўстала гэта сведчанне шанавання 5 ліпеня 1936 г."

Аўтар помніка малады таленавіты разьбяр Альфонс Карны, так палюбіў Браслаў, што падараваў гораду бюст Правадыра, а таксама спраектаваў кампазіцыю помніка. У будучым хацеў бы дакончыць працу па прывязцы помніка да мясцовасці. Патрэбна арганізаваць тэрыторыю вакол помніка: выкласці збягаючыя да возера прыступкі гранітам. Тады гэта месца стане прыцягваць на адпачынак мясцовых жыхароў.

Мастак любіць дзяцей, асабліва бедных, занярданых, галодных. Такіх дзяцей ЦіФВ падкармлівае ў сваім лагерах (і сёння для іх з удзелам мясцовых арганізацый будзе наладжаны падвячорак і гульні). Ён заўважыў, што для дзяцей і людзей з вёскі постаць Правадыра мала аб чым кажа і таму вырашыў наблізіць маршалка да іх.

Адбылося гэта ў 1934 г., калі мастак, слухач Акадэміі Прыгожага мастацтва прыехаў у лагер у Браслаў. Тады ўжо працаваў над галавой Ю.Пілсудскага. Атрымаў за працу некалькі ўзнагарод, напрыклад у Захенце, узнагароду сталіцы Варшавы, стаў лаўрэатам Акадэміі Навук. Скульптуру прыхільна сустрэлі на выставах у СССР, Бруселі. Адліўку заказаў Нацыянальны музей у Раперсвілі. Цяпер гэты выкананы ў бронзе твор, поўны ўнутранай сілы, паглядае на Дрывяты.

Помнік маляўніча акружаны могілкавым скверам, возерам, забудовамі калоніі для ўрадаўцаў. Толькі ззаду за помнікам бачны брыдкія хлеўчкі, якія засланяюць від на каталіцкія могілкі. Але трэба ісці да возера. Пачынаецца парад. Праходзяць вайсковыя часці, прадстаўнікі грамадскіх арганізацый, моладзь з лагераў адпачынку і мясцовая моладзь. Некаторыя гурткі Маладой Вёскі вылучаюцца прыгожымі ляннымі строямі дзяўчат і хлопцаў. Хлопцы ў белых ільняных строях і вялікіх капелюшах з саломы. Выглядае гэта сапраўды прыгожа і дадае асобнага характава, своеасаблівага рэгіянальнага стыля...

Палалудні адбыўся паказ водных практыкаванняў, спаборніцтва паміж студэнтамі. Студэнты прадэманстравалі разнастайную праграму: заплылі на 50 м дзяўчат і хлопцаў класічным стылем і кролем, спаборніцтва на байдарках, плаванне групавое і фігурнае, скокі з чатырох- і адна-метравага трамплінаў, ныранне на адлегласць і на час, распрананне хлопцаў у вадзе, шуканне талеркі на дне, паказ сітуацыі перавароту байдаркі. Шматлікія глядачы з вялікай цікавасцю назіралі за практыкаваннямі і адначасова кідалі позіркi на белыя ветразі яхт. 14 яхт стартавалі а 16.30 і рушылі да канчатковай мэты – вострава, на далегласць у 6,5 км. Яхты ішлі даволі роўна, на блізкай адлегласці адна ад другой. Даволі нечакана захмарылася, наляцеў шквал. Пачалося драматычнае змаганне яхтсменаў са стыхіям. Шквал раскідаў яхты па акваторыі, дзеве адразу пацярпелі аварыю. Першай да берага прыбыла яхта Таварыства фінансавых урадаўцаў, якую да мэты за 57 хвілін прывёў Юльян Буйка. На другім месцы – доктар Вільгельм Бярэцкі на ўласнай яхце, на трэцім – Станіслаў Чарноцкі (ЦіФВ).

Асобна залічваліся вынікі спаборніцтваў яхт з ветразямі плошчай 32 кв.м. Тут першае месца заняў Лявон Матуль, на другім – Андрэй Смалкоўскі (абодва на ўласных яхтах). Адзін з удзельнікаў Бронэк Чэх (з ЦіФВ) разам з Кленовічам сышлі з трасы, каб выратаваць турыстычную яхту, якая пачала тануць. На фініш не вярнуліся таксама яхта Паліцэйскага клуба, якая прычаліла да ўласнай прыстані, і прыватная яхта Дзмітрыя Васілеўскага. Апошняю яхту доўгі час не маглі знайсці. На пошукі рушылі дзве моторкі і дзве лодкі з ветразямі. Яхту з парваным ветразем знайшлі на супрацьлеглым беразе Дрывятаў. Пошукі сярод раз'юшанай стыхіі на хвалях да двух метраў вышынёй, у цэпры, пад моцным дажджом, былі поўныя драматычнага напружання.

Вось так аднаго дня Дрывяты паўсталі перад глядачом ва ўсёй сваёй рознабаковай прыгажосці.



## Гартаючы старыя газеты

### Браслаў. Рэха святкавання дзевятай гадавіны незалежнасці.

12 лістапада перад аматарскім спектаклем, які ладзіўся з нагоды паліцэйскага свята, быў прачытаны даклад аб лістападаўскіх падзеях, якія прывялі да аднаўлення незалежнасці Польшчы. Гэты даклад па некаторых прычынах не мог быць прачытаны ў самы дзень уваскрасення нашай дзяржавы. З дакладам выступіў О.Гедэман, кіраўнік агульнай школы ў Браславе.

Аднак, якое расчараванне чакала тых, хто спадзяваўся, што даклад О.Гедэмана будзе хаця б аб'ектыўным ў дачыненні да падзей, якія прывялі да перамогі польскіх патрыётаў з польскай вайсковай арганізацыі на чале галоўным камандантам – Юзафам Пілсудскім.

Пан Гедэман казаў даволі шмат, але толькі не аб 11 лістападзе і напрыканцы так выглядала, што нібы ўсё само зробілася!

Што ж гэта выходзіць, ці гэта ўсё наўмысна робіцца, ці проста бракуе звязак з роднай гісторыі. І ў першым і ў другім выпадках настаўнікі закліканыя сфератчы веды, не павінны несумленна падаваць слухачам гістарычныя факты, дапускаць іх вольную інтэрпрэтацыю. Такія настаўнікі не могуць выкладаць у польскіх школах.

Таму мяркуюем, што ... начальства возьме гэта пад увагу і дапаможа пану Гедэману заняцца чымсьці іншым, пасуючым яму. Гэтага патрабуе справа асветы.

*Kurjer Wileński. 18 лістапада 1927 г.*

### Як святкавалі іменіны Правадыра Народа ў Браславе

Напачатку хапеў бы падкрэсліць, што Браслаў як Браслаў, большай урачыстасці тут назіраць не даводзілася. Горад меў выключна ўрачысты выгляд, за дзень да гэтага па святочнаму ілюмінаваны. Найбольш прадстаўніча і найпрыгожа выглядаў гмах "Рольніка", потым пастарунак паліцэйскай камандатуры і староства. Прыгожа быў аздоблены шпіталь. Клопатамі арганізацыі афіцэраў-рэзервістаў была пастаўлена камедія Турскага ў трох актах "Чары мундзіра". Пастаўлена, як для Браслава, нядрэнна. Спектакль зрабіў на глядача ў цэлым добрае ўражанне і аб гэтым сведчыў шквал доўга не сціхаючых воплескаў. Былі аднак у дзень урачыстасцей і поўныя недарэчнасці. Як гэта ў Браславе ды без недарэчнасцей?

Наведалі мы царкву. Тут вельмі сімпатычны і ляальны святар, благачынны Васілеўскі прыгожай польскай мовай казаў у гонар Правадыра Народа і скончыў словамі: "Панове! Узнясем разам з усімі праваслаўнымі малітвамі да Бога за здароўе і доўгія гады жыцця за таго, каго дала нашай Польшчы Божае Наканаванне, а болей пэўна панове пачуеце пра Маршалка ў рымска-каталіцкай святыні".

Ксёндз жа каталіцкі не ўспомніў пра Маршалка ані словам. Салдацікі, якіх шмат было ў храме, прагнулі штосьці пачуць пра Правадыра з вуснаў святара. Сорам! У царкве казалі пра правадыра, у сінагоге таксама ... У касцёле каталіцкім нічога! Ані слова.

*Kurjer Wileński. 28 сакавіка 1928 г.*

## Праўда

Даўно гэта было. Як Напалеон ішоў на Маскву, то недзе па дарозе ўбачыў беларускую бабу і вырашыў даведацца, за каго тутэйшы народ: за яго ці за рускага цара Аляксашку I. Вось ён праз перакладчыка і запытаўся – як бы тая бабу хацела: ці каб француз пабіў расейца, ці каб расеец француза. А бабу нядоўга думачы і адказала: “А я б, паночку, хацела, каб француз, заняўшы Маскву, пагнаў, пагнаў расейца, ды і сам не вярнуўся!..”

*Кароткая  
гісторыя Беларусі.  
В.Ю.Ластоўскі.*

\*\*\*

Пытаецца нека адзін разумнік у мясцовага мужыка: “А якія Саветы лепшыя: першыя ці другія?” Той і адказвае ўпэўнена: “Зразумела, першыя!” “Чаму ж? – пытаецца разумнік. А мужык яму на тое: “Першыя як хутка надышлі, так жа хутка і адышлі. А вось другія, мусіць, застануцца ў нас надоўга.”

“Гарт Саюз Беларускіх патрыётаў”.  
Архіў навейшай гісторыі. Мн. 1997.

## Дзе лепш

Восень 1939-га. Пасля “вызвалення” пачаліся мітынгі, сходы. Наляцела з Усходу процьма ўпаўнаважаных, кантралёраў, агітатараў. Вось на адным сходзе адзін агітатар размалёўвае, як добра жывецца ў Савецкім Саюзе працоўным. А дзядзька Восіп, які за сваё жыццё пабываў і ў Амерыцы, і ў Францыі, і ў Латвіі прычыць яму ды, відаць, засаджае таго агітатара “у лужу”. Стаміўшыся, агітатар па-філасофску падсумоўвае: “Да, вездзе хороша, где нас нет”. А на тое яму дзядзька Восіп: “Так, таварышч, дзе вас з вашымі сябрукамі няма, сапраўды ўсюды добра.” – намякаючы на новага, нядоўгага і нявер-

нага хаўрусніка Савецкага Саюза – фашысцкую Германію.

З вуснаў

## Брыгадзір

Аднойчы ў тым жа  
1939-м абвясцілі ў вё-  
сцы сход, а  
прый-

*З нашага  
гумару*

шлі на яго  
можа 5-6 мужыкоў з 40-ка двароў.  
Агітатар разлаваўся, пачырванеў як  
ягоны сцяг, крычыць, кулакамі махае:  
“Так, ды растак, ваша контррэвалюцый-  
нае ат...дзе. Дзе ваш брыгадзір?” На тое  
адзін з мужыкоў: “А хто гэта такі?”  
“Дурань, – на тое яму агітатар. – Кіраў-  
нік, які камандуе, калі на працу выха-  
дзіць, каму што рабіць.” А на тое яму  
мужык: “Гэта, таварышч, у вас мужыкі  
– дурні, калі не ведаюць, калі і што ім  
рабіць, дык ім той брыгадзір патрэбен.  
А ў нас, дзякаваць Богу, кожны мужык  
на сваёй зямліцы сядзіць ды сам добра  
ведае, калі і што яму рабіць. Так што без  
таго брыгадзіра добра абыходзімся.”

З вуснаў

## Змазка

Трэба было аднаму агітатару  
ехаць з адной вёскі ў другую. Выдзелілі  
яму фурмана. Едуць, а кола ў фурманцы  
так непрыемна рыпіць ды рыпіць.  
Агітатар фанабэрысты папаўся,  
напуныраны, нібы той індык. Дапякае  
фурмана: “Лентяй, разгильдэй. Все вы  
тут разболталісь пры панах. Уже смазатъ

ось в колесе не мог догадаться.” Фурман  
спыніў фурманку, падпёр, зняў кола ды  
папёр у лес. Праз пяць хвілін прынес яго,  
уздзеў ды далей паехалі. І цуд – кола  
рыпець перастала. Але з часам агітатар  
пачаў круціць носам – такі смурод  
пайшоў ад таго кола. Ён зноў на фур-  
мана: “Ты, идиот, чем колесо сма-  
зал, что дышать невозможно?”  
Фурман адказвае: “Дык,  
панышок-таварышчок,  
што было, тым і змазаў. А  
ў нас вядома: какава власть  
– такая и мазь.” – каб дагадзіць,  
нават перайшоў на рускую мову.  
“Власть советская, а мазь г...цкая”.

З вуснаў

## Стары габрэй

Жыў яшчэ за польскім часам у  
суседнім мястэчку вельмі багаты ды  
стары габрэй, які меў вялікую сям’ю.  
Памёр ён. Сабралася ўся радня чытаць  
тэстамент, а ў ім напісана, каб прадалі  
ўсю маёмасць, усе камяніцы, крамы,  
склады, усіх коз, усю мэблю. Тады ўсе  
грошы каб палажылі да яго ў труну, а што  
засталася, каб падзялілі пароўну.  
Даведаліся пра гэта сыны, дочки, зяці,  
нявесткі, пляменнікі, унукі. Плачуць, а  
рабіць нечага: жаданне памерлага –  
закон. Прадалі ўсё, сабралі грошы, суюць  
у труну. Труна поўная, а яшчэ больш  
застаецца. Не ведаюць, што рабіць.  
Пайшлі да рабіна, можа ён што  
парадзіць? Выслухаў іх рабін і кажа:  
“Сапраўды – молада-зелена. Ідзіце да  
натарыуса. Зрабіце ў яго вексэль на ўсю  
суму. Палажыце ў труну памерламу, а  
грошы падзяліце.” Так яны і зрабілі. І  
ўсе засталіся задаволеныя.

З вуснаў

Сабраў В. Ралейна

Даслаў В. Каралёў

