

Уладзімір ЛЯХОЎСКІ,
Канстанцін НАШЧЫНЕЦ

**КОЛАСАЎСКАЯ ПАМЕЖНАЯ ЗАСТАВА
І МЫТНЯ Ё СТОЎБЦАХ У 1921 – 1939 гг.:
ПЕРАКРЫЖАВАННЕ ДЗЯРЖАЎ І ЛЮДСКІХ ЛЁСАЎ**

Артыкул прысвечаны гісторыі стварэння і дзейнасці Коласаўскай памежнай заставы і Стаўбцоўскай мытні, якія складалі апошні «фарпост» польскай дзяржавы і ўсёй заходняй цывілізацыі перад дзяржаўнай мяжой СССР у 1921 – 1939 гг. У публікацыі робіцца агляд успамінаў вядомых дзеячаў аб праходжанні імі пашпартнага кантролю і мытнага дагляду ў Стоўбцах і Негарэлым у міжваенны час.

Уводзіны. Стоўбцы з даўніх часоў адыгрывалі важнае значэнне ў гандлёвых зносінах краю. У старажытныя часы места развівалася не ў апошняю чаргу дзякуючы знакамётаму гандлёваму шляху «з варагаў у грэкі». Пазней праз Стоўбцы прайшоў зручны для тутэйшых і замежных купцоў брукаваны шлях Стоўбцы – Мір. І, нарэшце, у 1870 г. праз мястэчка прайшла Аляксандраўская чыгунка, якая аб'яднала Парыж, Берлін, Варшаву і Маскву. Калісьці і Нёман каля Стоўбцаў быў суднаходным, і адсюль па рачным шляху можна было гандляваць з Літвой і Прусіяй. Яшчэ і сёння можна знайсці рэшткі складаў-склепаў тутэйшых купцоў пачатку XIX ст., якія месціліся паблізу Нёмана. На сваіх «караблях-віцінах» стаўбцоўскія гандляры везлі свае тавары водным шляхам праз Гродна ў прускую сталіцу Кёнігсберг (Каралівец). Аднак чыгунка, як больш эфектыўны перавозны і камунікатыўны сродак для гандлю, у канцы XIX ст. выціснула на перыферыю ў гэтай сферы рачное суднаходства. Стоўбцы становяцца значным рэгіянальным транспартна-чыгуначным і транзітным вузлом.

Апошняя акалічнасць і той факт, што Стоўбцы пасля заканчэння польска-савецкай вайны і падпісання Рыжскай мірнай дамовы ў 1921 г. аказаліся на польскім баку мяжы літаральна ў некалькіх кіламетрах ад дзяржаўнага кардону з СССР, абумовілі стварэнне тут памежнага фарпоста «заходняга свету» перад уездам у савецкую краіну. Акрамя знаходжання моцнай заставы «Памежнай варты» ў Коласаве, пры стаўбцоўскім вакзале дзейнічаў мытны пост, а побач з ім – паштовая мытня. Гісторыя 18-гадовай чыннасці польскай і савецкай памежных і мытных службаў у раёне Негарэлае–Стоўбцы – гэта хроніка, поўная

цікавых, часам з дэтэктыўным працягам, здарэнняў і выпадкаў, звязаных з дзейнасцю кантрабандыстаў, шпіёнаў і дыверсантаў¹.

І яшчэ адна старонка ў гісторыі дзейнасці памежных і мытных службаў дзвюх краін, вартая ўвагі. У розны час праездам у Стоўбцах і Негарэлым, перасякаючы польска-савецкую мяжу, пабывалі вядомыя ўсяму свету асобы: тагачасны міністр замежных спраў, а ў будучыні прэм'ер-міністр Вялікабрытаніі Энтані Ідэн, выбітны французскі пісьменнік, нобелеўскі лаўрэат і «сімпатык» Савецкага Саюза Рамэн Ралан, пісьменнік, актывіст французскай кампартыі Анры Барбюс, чэшскі журналіст-антыфашыст Юліус Фучык, сусветна вядомыя шахматысты: чэмпіёны свету Эмануэль Ласкер з Германіі, кубінец Хасэ Рауль Капабланка, галандзец Макс Эйве, першы савецкі чэмпіён свету Міхаіл Батвіннік, чэмпіёнка свету сярод жанчын чэшка Вера Менчыкава. Па дарозе ў Берлін, Парыж і іншыя еўрапейскія сталіцы ў Стоўбцах праходзілі пашпартную рэгістрацыю Мікалай Бухарын, Карл Радэк, Пётр Войкаў і іншыя вядомыя большавікі. Не раз і не два ў Стоўбцах праходзілі памежны і мытны кантроль, накіроўваючыся ў Еўропу, Барыс Пастэрнак, Уладзімір Маякоўскі, Ілля Эрэбург, Аляксей Талстой, Аляксандр Фадзееў, Валянцін Катаеў ды іншыя савецкія «інжынеры чалавечых душ».

Асноўная частка. У выніку падпісання Рыжскай дамовы 1921 г. да Польшчы адышла тэрыторыя Заходняй Беларусі з 4,5-мільённым насельніцтвам і плошчай больш за 110 тыс. кв. км. Савецка-польская мяжа, у адпаведнасці з рашэннем міждзяржаўнай пагранічнай камісіі, прайшла паміж дзвюма станцыямі былой Аляксандраўскай чыгункі: мястэчкамі Негарэлае (савецкі бок) і Стоўбцамі (польскі бок). Амаль на самым памежным пасе апынулася мястэчка Коласава. Побач з гэтым населеным пунктам, па розныя бакі мяжы, былі ўзведзены польская і савецкая памежныя заставы. Мытныя пасты адпаведна знаходзіліся ў

¹ Узгадаем хача б такі выпадак: у снежні 1935 г. супрацоўнік аднаго з японскіх консульстваў у Савецкай Расіі, карыстаючыся дыпламатычным імунітэтам, спрабаваў у двух вялікіх валізках вывезці праз КПП «Негарэлае» дзвюх жанчын-шпіёнак. Памежнікі загадзя атрымалі інфармацыю аб падрыхтоўцы акцыі, але доўга не маглі прыдумаць, як дабіцца дагляду дыпламатычнага багажу. Тады вырашылі ўсяляк зацягваць працэс афармлення дакументаў і правядзення мытных фармальнасцяў. Пры гэтым яны ўвесь час варочалі валізкі, «неахайна» іх валялі на падлогу, нават незаўважна пракольвалі шылам. Наколькі былі цяжкімі японскія нелегалкі, але ўсё ж не вытрымалі адсутнасці свежага паветра і эксперыментаў савецкіх памежнікаў і мытнікаў і ўрэшце-рэшт выдалі сябе.

Стоўбцах і Негарэлым. На савецкай памежнай заставе ў Коласаве, акрамя агароджы з калючага дроту, над чыгуначнымі пуцямі была ўзведзена драўляна-металічная брама з чырвонай зоркай на версе і флагштокам, да якога мацаваўся чырвоны сцяг. Гэтая брама для прыездных з капіталістычнага Захаду сімвалізавала сабой новы пралетарскі свет.

*Коласаўская застава Корпуса аховы памежжа
(Korpus Ochrony Pogranicza)*

І цяпер дапытлівы даследнік можа натрапіць каля мястэчка Коласава на падмуркі былых польскіх памежных слупоў, зарослых імхом, і вызначыць па ледзь прыкметных арыенцірах лінію старой польска-савецкай мяжы. Ідучы на захад паралельна чыгунцы мы ўбачым рэшткі былой польскай памежнай заставы. Па гэтых рэштках можна меркаваць, што якасць збудаванняў польскага памежнага паста выразна адрознівалася ад савецкага, сляды якога таксама можна знайсці непадалёк. Прынамсі, рэшткі падмуркаў савецкай заставы спехам складзеныя з друзу, бітай цэглы і валуноў, не замацаваных надзейна цэментам. Высновы нашых палявых даследаванняў пацвярджаюць фотаздымкі, зробленыя ў 1938 г. фотакарэспандэнтам амерыканскага часопіса «Life» Джонам Філіпсам падчас яго творчай камандзіроўкі на польска-савецкую мяжу. На фатаграфіях бачна, што інфраструктура савецкай памежнай заставы каля Коласава зроблена не грунтоўна, са значнай эканоміяй сродкаў, без уліку спецыфікі нясення памежнай службы. Дадзены «блок-пост» уяўляў з сябе хаткі са зборных драўляных шчытоў.

Інфраструктура польскага памежнага паста выглядае значна лепей. Яна куды лепш прыстасавана для ўмоваў жыцця і службы памежнікаў, чым суседняя – савецкая застава. Падмуркі і самі будынкі паста стаўбцоўскага аддзела Корпуса аховы памежжа (КАП) узводзіліся з жалезабетону і добрай цэглы. Таўшчыня муроў, канфігурацыя вокнаў сведчаць пра тое, што застава была разлічана для вядзення доўгатэрміновай абароны ў выпадку нечаканага нападу праціўніка. Усё рабілася з запасам – на дзесяцігоддзі, калі не на стагоддзі. Але гэтай моцы не хапіла, каб дадзеныя ўмацаванні і пабудовы дажылі да нашага часу. Сёння мы бачым толькі іх фрагменты – голыя падмуркі, раскіданыя кавалкі бетону і арматуры. Ёсць цікавая знаходка: на тэрыторыі заставы выяўлены жалезабетонны лаз ці калодзеж. Магчыма, гэта быў уваход у падземную частку заставы, дзе захоўваліся прадукты ці зброя, а можа, гэта пачатак нейкага патаемнага ходу на савецкі бок мяжы, якім карысталіся польскія дыверсанты?

Па гэтых рэштках бачна: застава была ўзарвана, хутчэй за ўсё, закладзенымі пад будынкі моцнымі фугасамі [1]. Узнікае пытанне: калі і

хто аддаў загад на яе знішчэнне? Зрабілі гэта самі палякі ў верасні 1939-га, савецкія ўлады ў чэрвені 1941-га ці нямецкія акупанты у тым жа 1941-м або ўлетку 1944-га? А можа, застава была знішчана ў пасляваенны час? Сёння адказаць дакладна на гэтыя пытанні мы не ў стане. Каб дазнацца пра гэта, трэба «лезці» ў ваенныя архіўныя зборы Варшавы і Масквы і шукаць там патрэбныя звесткі пра падзеі 70-гадовай даўніны.



Савецкая памежная застава паблізу вёскі Коласава.
Фота Дж. Філіпса 1938 г.



Пасажыры цягніка Негарэлае – Парыж пасля праходжання мытнага дагляду. Фота 1930-х гг.



Савецкая памежная брама. Выгляд з польскага боку. Фота 1930-х гг.

Да 1924 г. ахову дзяржаўнай мяжы ў Польшчы выконвалі вайсковыя і жандарскія часткі. Аднак ваенная напружанасць на ўсходніх «крэсах», населеных пераважна няпольскім насельніцтвам, дзе пры падтрымцы агентаў савецкага ГПУ актыўна дзейнічалі шматлікія дыверсійныя групы, прымусалі афіцыйную Варшаву пайсці на арганізацыю спецыяльных памежных войскаў.

Сапраўды, у 20-я гг. XX ст. на польска-савецкай мяжы было асабліва неспакойна... Так, у ноч з 3 на 4 жніўня 1924 г. савецкая дыверсійная група бесперашкодна перасекла мяжу і ўчыніла пагром стаўбцоўскага паліцэйскага пастарунка і мытні. У выніку акцыі было забіта шмат

польскіх дзяржаўных службоўцаў. 6 жніўня 1924 г. у мястэчку адбылося жалобнае пахаванне забітых. Пазней на мясцовых могілках быў пастаўлены помнік памяці ахвяраў савецкага тэрору. Пасля «вызваленчага паходу» ў Заходнюю Беларусь Чырвонай Арміі гэты помнік на магілах забітых «класавых ворагаў» быў зруйнаваны. Сёння ад яго засталіся толькі рэшткі [2].

З мэтай спынення пранікнення на польскую тэрыторыю дыверсантаў і тэарыстаў у тым жа 1924 г. быў утвораны Корпус аховы памежжа (КАП). Асноўнай задачай яго была ахова дзяржаўнай мяжы польскай дзяржавы. Ахова стаўбцоўскага участка мяжы была ўскладзена на памежны батальён «Стоўбцы» брыгады «Навагрудак» [3, с. 107]. Пад кіраўніцтвам камандавання батальёна якраз і знаходзілася вышэйзгаданая памежная застава ў Коласаве. Акрамя сваіх непасрэдных абавязкаў, памежнікі актыўна ўзаемадзейнічалі з мытнікамі ў барацьбе з кантрабандыстамі-«чаўнакамі», тым больш што апошнія нярэдка выкарыстоўваліся органамі ГПУ ў якасці нелегальных перавозчыкаў зброі, баявых патронаў і забароненай літаратуры. Гэтыя «тавараношы», добра арыентуючыся ў навакольных мясцінах і ведаючы ўсе патаемныя «пазы» праз мяжу, наймаліся спецслужбамі ў якасці праваднікоў для перакідання за кардон шпіёнаў і тэарыстаў [4].

Мытня «Стоўбцы» (Stołpce)

Як мы ўжо адзначалі, савецкая мытня знаходзілася ў Негарэлым, а польская – у Стоўбцах, дакладней, у будынку чыгуначнага вакзала. Апошні, пабудаваны з цэглы ў 1926 г. у мадэрновым стылі і пакрыты выбеленай тынкоўкай, на фоне савецкага негарэлаўскага вакзала – драўлянага барака, быццам наўмысна пафарбаванага ў брудна-шэры колер, выглядаў у той час як сапраўдны чыгуначны палац. Гэта з непрыхаванай непрыязнасцю прызнаваў вядомы апалагет балышавізму, паэт-футурыст Уладзімір Маякоўскі [5, с. 344]. Стаўбцоўскі вакзал, перажыўшы ваеннае ліхалецце 1939 – 1945 гг., і сёння ўпрыгожвае горад, радуючы сваім выглядам яго жыхароў і гасцей.

У 1920-я гг. нельга было наўпрост дабрацца цягніком са Стоўбцаў да Масквы або Уладзівастока. Пасажыры, якія ехалі на ўсход, у Савецкі Саюз або Кітай з Парыжа, Берліна, Варшавы ці з іншых еўрапейскіх краін, даехаўшы да апошняй польскай станцыі «Стоўбцы», павінны былі перасядаць на маленькі «каранцінны» цягнік, які вёз іх да савецкай станцыі «Негарэлае», а адтуль ужо, перасеўшы на экспрэс-цягнік, маглі працягваць падарожжа па шырокай чыгуначнай каляіне да Мінска, Масквы і далей. Такі ж парадак дзейнічаў і ў адваротным напрамку.

Пазней цягнікі даходзілі да Стоўбцаў ці да Негарэлага, а далей пасажыры, прайшоўшы памежны і мытны кантроль, перасаджваліся на «вузкакалейны» (польскі) ці «шырокакалейны» (савецкі) цягнік і працягвалі сваё падарожжа.

Мытная служба Польшчы была адроджана ў 1918 г. пасля аднаўлення незалежнасці польскай дзяржавы. У лютым 1920 г. быў створаны Мытны дэпартамент пры Міністэрстве фінансаў (Departament Cel Ministerstwa Finansów). У міжваенны час польская мытная служба складалася з 8 мытных упраў («Варшава», «Гданьск», «Львоў», «Познань», «Мыславіцы» і інш.), 61 мытні «першага класа» і 123 – «другога класа». У 1938 г. у штаце польскай мытні налічвалася звыш 3,5 тыс. чалавек. Апошнія польскія Мытныя правілы змяніліся ў 1933 г. (зацверджаныя 27 кастрычніка згаданага года) [6].

Адзін з такіх мытных органаў з’яўляецца ў 1921 г. і ў Стоўбцах. Падаецца гэты факт і ў «Адраснай кнізе Польшчы», выдадзенай у Варшаве ў 1930 г. Паводле яе, даюцца наступныя звесткі пра Стоўбцы 1921 г.: «<...>павятовы горад, налічвае 2956 жыхароў, важная памежная станцыя на лініі Варшава – Мінск, сярод дзяржаўных устаноў – фінансавы аддзел, паштовы мытны аддзел і мытня» [7]. Спецыялістаў для дзяржаўных устаноў павятовага мястэчка сабралі за пару гадоў з розных месцаў Польшчы. Сем’ям службоўцам давалася жыллё, а іх дзяцей вучылі ў мясцовых польскамоўных школах.

Будынак паштовай мытні (*Urząd pocztowo-celny*), што знаходзіўся каля вакзала, быў пабудаваны ў 1926 г. і сваім выглядам ураджаў тутэйшых жыхароў не менш, чым вакзал (гл. фота на стар. 166). Пасля вайны ён быў напалову зруйнаваны. У апалелай частцы будынка некаторы час знаходзіўся склад медпрэпаратаў, але ў пачатку 2000-х гг. рэшткі былой паштовай мытні былі канчаткова зруйнаваныя.

Інфармацыю пра рух міжнародных цягнікоў праз Стоўбцы можна было прачытаць як у польскай, так і ў савецкай прэсе. З аб’явы, змешчанай у газеце «Звязда» (верасень 1926 г.): «Ад 1 кастрычніка пачынаюць курсіраваць штодзённыя хуткія цягнікі простага злучэння Уладзівастан – Парыж праз Маскву – Менск – Варшаву – Бэрлін. З гэтым цягніком па аўторках і суботах будуць адпраўляцца праз Менск вагоны простага злучэння Стоўшчы – Манчжурія і па чацвяргах Стоўшчы – Уладзівастан. Штодзённыя хуткія цягнікі адыходзяць з Менску ў 1 гадз. 40 хв. уначы пасля 20-хвіліннай стаянкі» [8].



Польскі памежны пастарунак каля Коласава. Фота Дж. Філіпса 1938 г.



Польскі памежнік з Коласаўскай заставы на назіральнай вышчы аглядае мяжу.
Фота Дж. Філіпса 1938 г.



Нарад польскіх памежнікаў. Фота Дж. Філіпса 1938 г.



Рэшткі зруйнаванай польскай памежнай заставы каля Коласава.
Сучасны выгляд.

Былі часы, калі з перонаў стаўбоўскага вакзала адыходзілі такія сусветна вядомыя міжнародныя экспрэсы, як «Стоўбцы – Парыж», «Стоўбцы – Берлін», «Стоўбцы – Варшава», «Парыж – Масква», «Стоўбцы – Сіньдзін»¹ ды інш. Тут жа, у Стоўбцах, адбываўся паўнавартасны памежны і мытны кантроль. Верасень 1939 г. усё перайначыў. Пра даваенную мінуўшчыну нагадваюць толькі сам вакзал і старая заправачная калонка на чыгуначных пуцях, вырабленая ў нямецкім Мангейме і прызначаная для запраўкі вадой міжнародных экспрэсаў.

Пункт абмену міжнароднымі пасылкамі і паштовай карэспандэнцыяй у БССР знаходзіўся ў Мінску, а на ўсходзе Польшчы – у Варшаве і Брэсце. Перадача мяхоў з поштай таксама ажыццяўлялася праз Негарэлае – Стоўбцы. Дзеля гэтага выкарыстоўваліся адмысловыя паштовыя вагоны, што прычэпліваліся да міжнародных цягнікоў. Напрыклад, у цягніку «Мінск – Стоўбцы», які пасля Мінска спыняўся на станцыях Фаніпаль, Койданава, Негарэлае і Коласава, гэтыя вагоны значыліся пад №№ 51–52, 53–54 і 55–56. Паводле раскладу пачатку 1920-х гг., цягнік прыбываў на станцыю Негарэлае ў 16.40. Пасля памежнага і мытнага кантролю з савецкага і польскага бакоў на станцыю Стоўбцы цягнік з паштовымі вагонамі прыбываў у 18.00. На сёння захаваўся каляндарны штэмпель паштовага вагона № 56 згаданага цягніка на рускай мове («Столбцы 56 Минск»). На польскім баку ўся карэспандэнцыя, якая накіроўвалася ў СССР, грузілася ў паштовыя вагоны цягнікоў № 8 «Варшава – Стоўбцы», № 281 «Брэст – Стоўбцы», № 307 «Беласток – Стоўбцы». У 1923 – 1939 гг. па маршруце Варшава – Стоўбцы курсіраваў спецыяльны паштовы вагон «Варшава – Негарэлае», з якога на савецкім баку адбывалася забіранне міжнароднай карэспандэнцыі [9].

З успамінаў вядомых пасажыраў пра працу савецкай і польскай мытняў на памежным участку Негарэлае – Стоўбцы

Гісторыя пакінула нам дастаткова ўспамінаў вядомых людзей пра тое, як яны ў 20-я – 30-я гады мінулага стагоддзя праходзілі пашпартны кантроль і мытны дагляд на прапускных пунктах у Стоўбцах і Негарэлым. Сваімі ўражаннямі пра перасячэнне польска-савецкай мяжы ў раёне Стоўбцаў – Негарэлае ў 1934 г. падзяліўся ў сваёй кнізе «Расія, 1934» вядомы венгерскі пісьменнік-сацыяліст Д’юла Йеш (глава «Брама»): «Цягнік

¹ Сіньдзін (кіт. – Чанчунь), сталіца Манчжоу-Го (Вялікай Манчжурскай імперыі), марыянеткавай квазі-дзяржавы пад пратэктаратам Японіі, якая існавала з 1 сакавіка 1932 г. па 19 жніўня 1945 г.

спыняецца [каля Коласава], узброеныя польскія жаўнеры саскокваюць з прыступак вагонаў і пад ліўнем шыхтуюцца каля невялікай вартаўнічай будкі. <...> Толькі цяпер відаць, як шмат іх, гэтых жаўнераў. І толькі цяпер відаць, як шмат пасажыраў сышло тут, на апошняя [польскай] станцыя ў Стоўбцах. Тут праходзіць мяжа. Нават праваднікі – і тыя пакідаюць вагоны. Цягнік без усялякага суправаджэння рухаецца ў Расію.

Засталося яшчэ метраў дзвесце – трыста. Хваляванне ў цягніку ўзрастае з кожным імгненнем, як падчас вялікіх гістарычных паваротаў. Пасажыры з цікаўнасцю прыглядаюцца адзін да аднаго. Абмінуўшы рамантычны хваёвы гаёк, цягнік нечакана пачынае тармазіць. Я высоўваюся з вакна. Паравоз, пыхкаючы, заяджае ў велізарныя драўляныя вароты, упрыгожаныя выразанымі з дрэва сярпом і молатам, пад якімі змясціўся савецкі герб. «Няхай жывуць працоўныя ўсіх краін...» – на літарах разбіраем надпіс на браме, які, несумненна, сімвалізуе ўваход у новую эпоху.

У суседнім купэ тры маладыя жанчыны, якія з самай Вены паводзілі сябе вельмі стрымана, нечакана зацягнулі «Інтэрнацыянал». Адразу высветлілася, што гэта сваячкі паўсталых у лютым шутцбундаўцаў¹, якія вандруюць нелегальна. З вакна суседняга купэ на іх чуйна пазіралі амерыканцы, якія з тоўстымі чэкавымі кніжкамі спяшаюцца на ленінградскія футравы аўкцыён. Рух цягніка на імгненне замаруджваецца, і да вушэй выразна даносіцца гул у вагоне, як у разварушаным вуліі; людзі, якія да гэтага моманту гасцінна дзяліліся са спадарожнікамі харчамі, зараз расперушыліся, рассыпаліся ў розныя бакі – направа і налева. Куды вядзе гэтая брама: у пекла ці ў рай? Я пільна ўглядаюся да ўсяго, што мяне атачае, і даю зарок захоўваць аб'ектыўнасць. Паварочваю галаву назад – туды, дзе засталася Еўропа. «Камунізм змяце межы паміж краінамі!» — абвяшчае надпіс з адваротнага боку брамы. Я прымушаю сябе да спакою і ва ўсеагульнай мітусні складаю ўзятыя ў дарогу кнігі: замест даведнікаў і дарожных схемаў я зачытваўся «Лістамі» Л. Талстога. Дастаю спытак для запісаў і пранумароўваю пачатковыя старонкі. З гэтага часу ўсё становіцца важным. <...> Наступны грамадзянін у гэты момант уваходзіць у купэ.

¹ Шутцбунд (ням. – *Schutzbund*, даслоўна – Саюз абароны) – ваенізаваная арганізацыя леварадыкальнага крыла Сацыял-дэмакратычнай партыі Аўстрыі (СДПА), утвораная ў 1923 г. Ад назвы арганізацыі пайшло найменне «шутцбундавец». У 1934 г. разам з камуністамі арганізавалі ў Вене няўдалае Лютаўскае ўзброенае паўстанне. Пасля яго падаўлення многія шутцбундаўцы былі выключаны з сябраў СДПА або самі выйшлі з партыі і далучыліся да камуністаў. Некаторыя эмігравалі ў СССР.



Цягнік «Негарэлае – Парыж» на стаўбцоўскім вакзале.
Фота 1930-х гг.



Польскія цывільныя служачыя вакзала разам з мытнікамі і памежнікамі
каля будынку стаўбцоўскага вакзала. Фота 1930-х гг.



Сведка мінулага: іржавая запраўная калонка на стаўбцоўскім вакзале, якая захавалася з польскага часу. Сучасны выгляд.

Гэта невысокі, белатвары малады жаўнер, чаргуючы ўсмешку і нахмураны выгляд, імкнецца вытрымаць афіцыйную раўнавагу паміж захопленымі і падазрона настроенымі пасажырамі; аддаўшы чэсць, ён ветліва просіць прад'явіць пашпарты» [10, с. 4 – 5].

Вельмі сцісла згадвае пра Стоўбцы і польскую мытню ў сваіх пада-рожных нататках вядомая англійская пісьменніца Сесіль Чэстэртан¹,

¹ Сесіль Чэстэртан, англійская пісьменніца, сяброўка жонкі Уінстана Чэрчыля – Клемянціны, разам з якой у 1941 г. арганізавала Англа-савецкі жаночы камітэт.

апублікавання ў 1931 г. адначасова ў Вялікабрытаніі, Індыі, Аўстраліі і ЗША пад назвай «Мае расійскія прыгоды» [12, с. 140].

Даволі падрабязна пра праходжанне савецкага і польскага памежнага і мытнага кантролю ў 1927 г. распавядае ў сваіх мемуарах «Без бацькаўшчыны. Гісторыя жыцця расійскага яўрэя» сяміст Філіп Вейцман. Шлях да памежнай мытні ў Негарэлым ён пачынае з беларускай сталіцы: «Ярка асветлены перон. Мінск. Каля цягніка замітусіліся чыгуначнікі. Да нашага вагона падышлі двое ў вайскавай форме і бярэтах – чыны памежнага ГПУ. Цягнік крануўся і ў хуткім часе пачуліся іх галасы: «Грамадзяне, пашпарты! Пашпарты! Грамадзяне, калі ласка, пашпарты!». Зноў прайшлі чыны ГПУ, цяпер яны збіралі ва ўсіх пашпарты. Цягнік хутка ехаў, ляцеў час! Зноў і зноў прайшліся па вагонах агенты ГПУ, увесь час захоўваючы на сваіх тварах усё той жа выраз надзвычайнай падазронасці. Было трохі няёмка. Справа за вакном з’явіўся вялікі няўтульны драўляны будынак брудна-шэрага колеру: Негарэлае – савецкая памежная мытня. Мы ўсе выйшлі, цягнучы за сабой увесь свой багаж. <...> Наш багаж даглядае нейкая жанчына. Яна карэктна, але з педантычнай упартасцю корпаецца ў нашых чамаданах. Знайшла мае падручнікі: «Навучальныя дапаможнікі вывозіць з СССР забаронена, але вы, аднак, верагодна хутка вернецца. Можаце іх везці з сабой». <...> У нашага суседа па вагоне знайшлі савецкі гумарыстычны часопіс «Крокодил». Мытны чыноўнік папярэдзіў: «Палякі не прапускаць». На гэтым свеце ўсё скончваецца, нават савецкі мытны дагляд. Мы зноў сядзем у вагоны разам са сваімі чамаданамі. Зноў прыйшлі чыны памежнага ГПУ: на гэты раз вярнулі пасажырам іх пашпарты. <...> Загрымелі колы па рэйках і брудна-шэры будынак станцыі Негарэлае паплыў назад і стаў мінулым. Бацькаў саслужывец па Экспартхлебу, які ездзіў у Варшаву <...> параіў нам, калі мы жадаем убачыць мяжу, глядзец у левае вакенца. <...> Усім хацелася ўбачыць гэты апошні памежны пункт. Каб зразумець нашыя пачуцці, варта памятаць, што ў той час увесь свет падзяляўся на дзве няроўныя часткі, якія смяротна супрацьстаялі адна другой. Адна шостая частка сушы – СССР, і астатнія – пяць шостых. Мы набліжаліся да дэмаркацыйнай лініі. Агенты ГПУ адкрылі дзверы нашага вагона і сталі на яго прыступку. Паказаліся драўляныя, відаць, назіральныя, вышкі. Цягнік рухаўся ўсё марудней і марудней, і нарэшце спыніўся перад невялічкім белым будынкам, з маленькай чатырохграннай калонкай на даху. На вярхушцы калонкі бачныя былі скрыжаваныя серп і молат. Наперадзе, на шляху, стаяла <...> брама <...>. На адным яе баку было напісана «Камунізм сцярэ межы», а

на другім баку: «Прывітанне рабочым Захаду!». Цягнік прайшоў пад аркай. Побач з ёй стаяў апошні вартавы чырвонаармеец. <...> Цяпер мы рухаліся з хуткасцю чалавечай хады. <...> За вакном зноў з'явіўся белы будынак, з чатырохграннай вышкай, на ёй віднеўся, растапырыўшы крылы, белы польскі арол. «Панове, пашпарты, пашпарты! Панове, калі ласка, прад'явіце вашыя пашпарты!» Два польскіх памежнікі ўвайшлі ў вагон, збіраючы ва ўсіх пасажыраў іх дакументы. Гаварылі яны парасійску, без усялякага акцэнта, і я ад іх не чуў аніводнага польскага слова. Зноў прыпынак – апошні: савецкі цягнік далей не ішоў. Станцыя Стоўбцы. Надпіс на франтоне па-польску «*Stolpce*» <...>. Невялічкі чысценькі, нават зграбны будынак вакзала, упрыгожаны кветнікамі. Чыгунка праходзіла з двух яго бакоў: з аднаго боку шырокакалейка – савецкая, і з другога боку вузкакалейка – заходнееўрапейская. Мы ізноў узялі наш багаж і з дапамогай насільшчыка перанеслі яго на станцыю. Польскі мытны дагляд не лепшы за савецкі. У пасажыра, нягледзячы на ўсе просьбы і пратэсты, быў адабраны гумарыстычны савецкі часопіс «Крокодил». Прайшоўшы даволі доўгія мытныя фармальнасці, мы выйшлі праз іншыя дзверы вакзала і селі ў вагон першага класа польскага цягніка, які накіроўваўся да Варшавы. Прыйшлі польскія жандары і без усялякіх выкрунтасаў вярнулі ўсім пасажырам правераныя і праштампаваныя пашпарты. Цягнік крануўся. Была раніца, 30 жніўня 1927 г. Бывай, радзіма!» [11, с. 318 – 320].

Агульнавядомы факт, што свой «Верш пра савецкі пашпарт» Уладзімір Маякоўскі напісаў пад уплывам эмацыйных уражанняў, ахапіўшых яго пасля праходжання памежнага і мытнага дагляду ў Стоўбцах. Свае першыя рэфлексіі адносна праходжання польскага пашпартнага і мытнага кантролю ён выклаў у сваім нарысе «Віды Варшавы»: «Стоўбцы. Памежны пункт. Тое, што завецца «шыкоўны» будынак! Белы, быццам аздоблены золатам. Як адрозніваецца гэтая станцыя ад нашых брудных станцыяшак! Мяркую: калі так пойдзе і далей – Польшча насамрэч замажнела і ўзнялася. Нічога падобнага. Станцыя – гэта толькі пыл у вочы. За гэтай станцыяй да самой Варшавы жабрацкі беларускі крайвід, які нічым не адрозніваецца ад жабрацкіх мястэчкаў нашага Саюза. <...> Я бачыў шмат межаў. Дакладней, не бачыў – праязджаў, не заўважаючы, дзе сканчваецца адна краіна і пачынаецца іншая. Польскую мяжу не заўважыць нельга – яна ўся ў мностве радоў перацягнута калочым дротам. Але, відавочна, і гэтага мала. Яшчэ і яшчэ ляжаць велізарныя шпулькі калючага дроту. Намотвай, колькі ўлезе...» [5, с. 344]. Закранае тэму мяжы і Стоўбцаў У. Маякоўскі таксама і ў іншым

сваім вандроўным нарысе «Паверх Варшавы». Там ён згадвае пра сваю размову з польскім мытнікам: «Першае літаратурнае ўражанне на польскай тэрыторыі – мытны дагляд. Усе кнігі адбіраюць. Я звяртаюся да нейкага вышэйшага паліцэйскага мытнага чына: «Прашу вярнуць мне кнігі. Тым больш што гэта толькі мае творы...» Чыноўнік ветлівы і радасны: «Вы самі напісалі? Значыць, вы самі пісьменнік?» Ківаю сціпла і сцвярджальна. Чыноўнік ветліва вяртае кнігі назад. Учываецца ў маё прозвішча. «Маякоўскі... Такого не ведаю. А вы Малашкіна¹ ведаеце? Ён стары або малады? Я прачытаў яго кнігу «Месяц з правага боку». Надзвычай цікавая кніга... Ён у вас таксама вядомы?» Відавочна, кнігі, якія адбіраюцца, не знікаюць дарма. Распавёўшы ўсё, што ведаю пра Малашкіна, саджуся ў варшаўскі цягнік» [13, с. 347 – 348].

Другі савецкі літаратар Валянцін Катаеў у літаратурным нарысе «Нашыя за мяжой» таксама адлюстравуе сваё прыбыццё на стаўбцоўскі вакзал: «Цягнік павольна падыходзіць да новенькага белага вакзала ў новым нямецкім стылі. Гэта Стоўбцы. Белы аднагаловы арол, падобны на гусака, упрыгожвае мезанін станцыі. Тут ізноў мытны агляд. Не лічачы таго, што ў пасажыраў ветліва адбіраюць паюсную ікру, усё скончваецца найлепшым чынам. Наш засмучаны герой, які цягне за рукаў сваю ўзрушаную жонку, выходзіць на перон і са здзіўленнем разявае рот. Некалькі бліскучых цягнікоў стаяць на пуцях. З непадробным уражаннем ён чытае па складах французскія і нямецкія шылдачкі на вагонах: «Стоўбцы – Берлін», «Стоўбцы – Парыж», «Стоўбцы – Астэндэ» [14, с. 199 – 204].

Вядомыя расійскія пісьменнікі Ілья Ільф і Яўген Пятроў у апавяданні «Тоня» (1937) так апісваюць падарожжа сваёй гераіні з «польскіх» Стоўбцаў да «савецкага» Коласава: «<...> цягнік Парыж – Негарэлае выйшаў з польскай станцыі Стоўбцы і рушыў да савецкай мяжы. На паўстанку Коласава ён на хвіліну затрымаўся. Яшчэ на хаду з яго сталі саскокваць польскія жандары ў фарсовых кажухах з шэра-сабачымі каўнярамі. Цягнік вельмі павольна мінуў яшчэ некалькі метраў. Тоня з заміраннем сэрца пачала церці шкло і ўбачыла ў золкай цемры зімовага вечара драўляную вышку, на якой стаяў чырвонаармеец у доўгім вартавым кажусе і шаломе. На хвіліну яго асвятлілі агні цягніка, бліснуў ствол вінтоўкі, і вышка павольна паехала назад. Вартавога завальвала снегам, але ён не страсаў яго, заставаўся нерухома, суворы і велічны, як помнік» [15].

¹ Малашкін Сяргей (1888 – 1988), расійскі савецкі пісьменнік, які ў пачатку 1920-х гг. карыстаўся папулярнасцю за ўмераны неканфармізм у дачыненні да бальшавікоў.



Польскі пашпартны кантроль на станцыі Стоўбцы.
Фота 1930-х гг.



Польская паштовая мытня ў Стоўбцах. Фота 1930-х гг.

Не надта шматслоўным адносна сваіх уражанняў пра праходжанне мытнага кантролю на савецка-польскай мяжы быў «чырвоны граф» Аляксей Талстой, які неаднаразова ездзіў у замежныя камандзіроўкі праз Стоўбцы. У 1932 г., накіроўваючыся ў Італію да Максіма Горкага, ён так апісваў сваё падарожжа цягніком па Заходняй Беларусі і параўноўваў свае ўражання з тым, што ён бачыў тут у 1915 – 1916 гг., калі працаваў ваенным карэспандэнтам петраградскай газеты «Ведомости»: «Якімі былі, скажам, гадоў дваццаць таму гэтыя мястэчкі і гарадкі з драўлянымі хаткамі, платамі, бруднымі вуліцамі, такімі яны стаяць і сёння. Адгрымелі вялікія ваенныя гады, а тут усё стаяць, як стаяла» [16, с. 172].



На пероне стаўбоўскага вакзала, у чаканні адпраўлення цягніка.
Фота 1930-х гг.



Адпраўленне польскага цягніка са станцыі Стоўбцы.
Фота 1930-х гг.

Сярод пасажыраў, што спыняліся ў Стоўбцах, трапляліся і вядомыя ў той час палітычныя дзеячы і дыпламаты. Аднаму з патрыярхаў савецкага

дыпламатычнага корпуса, тагачаснаму амбасадару СССР у Вялікабрытаніі Івану Майскаму, стаўбцоўскі прыпынак запомніўся наступным: «На працягу 18 гадоў пасля Кастрычніка <...> Масква была пад палітычным байкотам – не фармальна, а фактычна. Ніхто з міністраў буйных дзяржаў Захаду не лічыў магчымым ступіць нагой на маскоўскую зямлю. І раптам у сакавіку 1935 г. у Маскве з’явіўся [Энтані] Ідэн¹, сябра ўрада магутнай Вялікабрытаніі! Гэта было падзеяй вялікага палітычнага значэння і выклікала шматлікія каментары ў сусветным друку. Паводле рашэння Савецкага ўрада я суправаджаў Ідэна ў яго паездцы ад Берліна да Масквы. Цягнік з захаду прыходзіў у Стоўбцы, і тут (з прычыны розніцы ў шырыні чыгуначнай каляіны Польшчы і СССР) пасажырам прыходзілася пераходзіць на іншы бок вакзала, дзе ўжо чакаў савецкі цягнік. Я ішоў побач з Ідэнам. Калі мы падышлі да савецкага цягніка, Ідэн раптам спыніўся і са здзіўленнем выгукнуў: «Вось гэта да!... Адразу атрымліваеш яснае ўражанне пра гіганцкія памеры вашай краіны!» Ідэн пры гэтым паказаў на шыльдачкі, якія віселі на вагонах [цягніка]. Яны абвешчвалі: «Стоўбцы–Манчжурыя». То быў далёкаўсходні экспрэс, які ішоў наўпрост праз Маскву ад заходняй мяжы СССР да ўсходняй» [17, с. 272 – 273].

Вышэй ужо згадвалася, што праездам у Стоўбцах і Негарэлым пабывалі чэмпіёны свету па шахматах Э. Ласкер², Х. Р. Капабланка, М. Эйве, В. Менчыкава. Разам з іншымі сусветна вядомымі шахматыстамі, грасмайстрамі Саламонам Флорам з Чэхіі, Андрэ Ліліенталем з Венгрыі, Гансам Кмохам з Аўстрыі яны праходзілі на польска-савецкай мяжы памежны і мытны кантроль і накіроўваліся на міжнародныя турніры, што адбываліся ў Маскве, Ленінградзе, Тбілісі і Кіеве [23, с. 49].

Цікавы факт, звязаны са Стоўбцамі і Негарэлым, звязаны з біяграфіяй выбітнага савецкага шахматыста Міхаіла Батвінніка, бацькі якога, дарэчы, паходзілі з Беларусі³. У жніўні 1936 г., пасля пераможнага ўдзелу ў міжнародным шахматным турніры ў англійскім Нотынгеме, М. Батвіннік вяртаўся ў СССР чыгункай праз Стоўбцы і Негарэлае. На

¹ Энтоні Ідэн на той час з’яўляўся міністрам замежных спраў Вялікабрытаніі.

² У 1936 г., наведваючы сталіцы Савецкай Беларусі і Украіны пасля ўдзелу ў 3-м Маскоўскім міжнародным шахматным турніры, экс-чэмпіён свету Эмануэль Ласкер быў гасцінна сустрэты ў Мінску старшынём СНК БССР Мікалаем Галадзедам. У беларускай сталіцы ён даў некалькі сеансаў адначасовай гульні і правёў семінары для мясцовых шахматыстаў.

³ Бацька Маісей Батвіннік паходзіць з вёскі Кудрышчана Мінскай губерні (цяпер Смалявіцкі раён Мінскай вобласці), а маці Шыфра (уроджаная Рабіновіч) – з мястэчка Краслаўка Віцебскай губерні.

савецкай мяжы яго радасна сустрэкалі шматлікія заўзятары і журналісты. Было шмат кветак, а таксама – сеанс адначасовай гульні, які майстар правёў у памяшканні чыгуначнага вакзала ў Негарэлым для памежнікаў, мытнікаў, журналістаў і мясцовых камсамольскіх актывістаў [23, с. 50]¹.

Зразумела, сярод пасажыраў, што перасякалі мяжу ў Стоўбцах, больш трапляліся не вір-персоны, а зусім іншыя персанажы. Сярод агульнай масы эмігрантаў, бізнэсменаў, дыпламатаў і камандзіраваных спецыялістаў з абодвух бакоў мяжы тут варочалі свае справы кантрабандысты, шпіёны і дыверсанта.



«Дыверсант XX стагоддзя» і «д'ябал мінных дыверсій» Ілья Старынаў, не раз перасякаўшы польска-савецкую мяжу ў Стоўбцах.

Фота 1930-х гг.

¹ Гэта быў першы замежны турнір М. Батвінніка, дзе ён падзяліў 1–2 месца з экс-чэмпіёнам свету Х. Капабланкам, апырэдзіўшы чэмпіёна свету А. Алёхіна, экс-чэмпіёнаў свету М. Эйвэ і Э. Ласкера. Па дарозе ў Маскву Батвінніка як героя сустрэкалі на мінскім вакзале, а пасля прыбыцця ў савецкую сталіцу – на плошчы каля Беларускага вакзала, дзе ў яго гонар быў праведзены ўрачысты мітынг. За гэту перамогу ён быў ўзнагароджаны ордэнам «Знак пашаны». Цікава, што ўзнагароду шахматысту ўручаў намеснік Старшыні Прэзідыума ЦВК СССР, «усебеларускі стараста» Алесь Чарвякоў. Міхал Батвіннік з гэтай нагоды ўспамінаў: «Старшыня-ствуючы стаў казаць пра мяне, тлумачыць, чаму ўрад вырашыў адзначыць мае дасягненні, і заявіў: «Батвіннік ўзнагароджваецца ордэнам таму, што яго поспех у Нотынгеме спрыяе ... – Тут ён запнуўся, але заключыў: справе сацыялістычнай рэвалюцыі»» [24, с. 87].



Пасажыры на чыгуначным вакзале Стоўбцаў у чаканні цягніка.
Фота 1930-х гг.



Адзін з самых знакамітых савецкіх «байцоў нябачнага фронту» Ілля Старынаў (заходнія спецслужбы намінавалі яго на званне «дыверсанта XX стагоддзя» і далі яму мянушку «д'ябал мінных дыверсій») у сваіх «Запісках дыверсанта» (Частка II, глава 2 – «Праз шэсць межаў») успамінаў пра складанасці пераходу савецка-польскай мяжы пад чужой легендай у лістападзе 1936 г., калі ён накіроўваўся ў Іспанію дзеля арганізацыі партызанскіх падрыўных групаў для рэспубліканцаў супраць путчыстаў Ф. Франка: «Увечары <...> мы стаялі на пероне Беларускага вакзала побач з падрыхтаваным да адпраўкі цягніком «Масква–Стоўбцы». <...> Утульныя канапы, люстэркі, паліраванае чырвонае дрэва, аддраеныя да сонечнага бляску ручкі дзвярэй, мяккае святло настольнай лямпы – усё ў купэ міжнароднага вагона падкрэслівала камфорт і настройвала на супакой. Але яго ў мяне не было. Нам <...> трэба было праз дзень перасекчы польскую мяжу, а гэта абяцала мала прыемнага. У польскай выведцы маглі ведаць пра нейкага Старынава, які займаўся ў польскім памежным пасе падрыхтоўкай да вядзення партызанскай барацьбы. Магчыма, у пілсудчыкаў меліся ў сакрэтным дасье і некаторыя мае фатаграфіі? Праўда, невялікія вусікі трохі змянілі маё аблічча, і я старанна горбіўся, хаваючы вайсковую выпраўку. Але хто ведае, ці дапаможа гэтая маскіроўка? Мой настрой зусім сапсаваўся, калі цягнік мінуў мяжу і ў вагоне з'явіліся польскія жандары, а польскія дбайныя мытнікі сталі правяраць багаж. Я перажыў даволі непрыемныя хвіліны, пакуль жандар разглядаў мой пашпарт, але я працягваў сядзець з нудным выглядам. «Калі ласка!» – сказаў нарэшце жандар, пстрыкнуўшы абцасамі. <...> У Стоўбцах мы зрабілі перасадку на Варшаву, адкуль павінны былі ехаць у Вену» [18, с. 78 – 79].

У іншых сваіх мемуарах, выдадзеных у ЗША ў 2001 г., А. Старынаў па-іншаму апісвае свой пераезд савецка-польскай мяжы разам са сваім паплечнікам «Парахняком» па дарозе ў Іспанію ў тым жа 1936 г. (магчыма, ён у гэты час здзейсніў не адну такую паездку): «Мы перасеклі мяжу з Польшчай без прыпынку. Свае, савецкія памежнікі ў зялёных фуражках засталіся на ўсходнім беразе невялікай ракі. На заходнім беразе стаялі палякі. Праз некалькі хвілін цягнік спыніўся ў Стоўбцах. <...> Каля нас мітусіўся высокі жандар. <...> [Ён] перачытваў мой пашпарт, добразычліва зірнуў і вярнуў яго мне. Затым ён узяў пашпарт Парахняка. Ён уважліва агледзеў яго. – «Proshu, Pan Porokhniak!» <...>, – сказаў нарэшце жандар, вяртаючы пашпарт. Мытнікі агледзелі наш багаж так, быццам ён быў напоўнены даяментамі, але канфіскавалі толькі савецкія газеты і часопісы...» [19].

Зрэдку шчасціла ездзіць за кардон у камандзіроўкі не толькі дыпламатам, пісьменнікам і агентам савецкай выведкі. У часы НЭПа траплялі на вучобу, на стажыроўку маладыя інжынеры, навукоўцы і нават студэнты. Вядомы савецкі спецыяліст па караблехудаўніцтве Уладзімір Смірноў так успамінаў сваю першую камандзіроўку за межы СССР: «Атрымаўшы дакументы і валюту, я адправіўся ўпершыню ў жыцці ў невядомасць, за мяжу. На станцыі Негарэлае нашыя рэчы праверыла мытня, мы зноў селі ў вагон, і наш цягнік прайшоў да польскай станцыі Стоўбцы. Там нас зноў праверыла мытня, гэтым разам польская. Адбіраючы ў мяне газеты «Правда» і «Известия», польскі мытнік сказаў: «А гэта мы ў вас адбярэм, пачытаем самі...» [20, с. 44].

Вядомаму беларускаму біёлагу, пісьменніку і грамадскаму дзеячу Міхасю Ганчарыку пашчасціла ў верасні – кастрычніку 1927 г. пабываць у замежнай навукавай камандзіроўцы ў Германіі: Кёнігсбергу, Берліне, Боне, Гале, Лейпцыгу і Іене. На радзіму будучы член-карэспандэнт Нацыянальнай акадэміі навук Беларусі вырашыў ехаць праз Польшчу (Берлін – Познань – Варшава – Цярэспаль – Брэст – Стоўбцы – Негарэлае – Мінск). «Пайшоў за візай у польскае пасольства ў Берліне. – успамінаў ён пазней. – Там вымагалі, каб я размаўляў з імі па-польску, а я дэманстратыўна гаварыў па-беларуску і палаяўся з імі, што яны не хочуць разумець па-беларуску, захапіўшы столькі беларускіх земляў. <...> Адным словам, <...> урэшце візу яны мне далі, але з умовай праехаць Польшчу за 24 гадзіны без затрымкі дзе-небудзь на іх тэрыторыі. <...> Купіўшы білет, <...> я рушыў на вакзал і заняў месца ў вагоне цягніка. Маёй суседкай аказалася студэнтка, дачка нашага працаўніка гандлёвага прадстаўніцтва. Яна вучылася ў Берліне і зараз ехала на пабыўку да сваякоў у Маскву. Гэта аказалася мне вельмі карысным, бо ў мяне былі жаночыя рэчы, мае падарункі Стэфе (жонцы, – *заўвага аўтараў артыкула*), якія я не меў права везці без пошліны. А яна была ў такім жа становішчы, бо везла мужчынскія рэчы. Перад мытным аглядам у Стоўбцах мы часова памяняліся гэтымі рэчамі і без усякай затрымкі прайшлі агляд, пасля чаго рэчы вярнуліся да гаспадароў. Толькі з роварам выйшла недарэчнасць. Палякі ў Стоўбцах абвясцілі мне, што ў іх зараз ідзе мытная вайна з СССР і яны не прапускаюць туды машыны, і на гэтай падставе яны затрымліваюць і мой ровар. У Негарэлым я аб гэтым заявіў нашым мытнікам. Тыдні праз два па прыездзе ў Горкі я атрымаў паведамленне Мінскай мытні, што мой ровар знаходзіцца ў іх і я магу яго атрымаць. У скорым часе ровар быў ужо ў мяне» [21, с. 195].

А вось зусім іншы тон і супрацьлеглыя ўражання, напісаныя перабержчыцай з «савецкага раю», былой супрацоўніцай савецкага гандлёвага прадстаўніцтва ў Германіі Тамарай Саланевіч (жонкай вядомага расійскага манархіста-вялікадзяржаўніка Івана Саланевіча). Яна некалькі гадоў прапрацавала ў Берліне і вярталася назад у Савецкі Саюз: «Страшнае адчуванне ахапляе савецкага грамадзяніна, – піша яна ў сваёй кнізе «Запіскі савецкай перакладніцы», – калі цягнік адыходзіць ад апошняй польскай станцыі Стоўбцы і павольна праходзіць праз памежную зону да знакамітай, узведзенай балашавікамі аркі, на якой надпіс «Пралетарыі ўсіх краін, яднайцеся». Сэрца спіскаецца, чалавек нібыта добраахвотна вяртаецца ў клетку, з якой чыста выпадкова яму на час атрымалася вырвацца... Будучы ў гандлёвым прадстаўніцтве, я кожны раз, пераязджаючы мяжу, не ведала, ці атрымаецца мне зноў выехаць у Вольную Еўропу. А зараз я вярталася ў СССР, як мне здавалася, назаўжды. Здавалася, што жыццё наогул скончана. Наколькі я ведаю, нават выбітныя камуністы вяртаюцца ў Савецкі Саюз з вельмі цяжкім пачуццём» [22, с. 53].

У пераліку вышэй узгаданых успамінаў і ўражанняў пра праходжанне савецка-польскай мяжы у раёне Стоўбцаў яўна не хапае «споведзяў» кантрабандыстаў, якія, акрамя незаконнага перамяшчэння харчовых прадуктаў і тавараў шырокага карыстання, зараблялі на кантрабандзе золата, валюты, морфію, паралельна з гэтым выконваючы спецзаданні палітычных службаў па дастаўцы за кардон зброі, нелегальнай літаратуры і дыверсантаў.

Акрамя Сяргея Пясецкага (*Sergiusza Piaseckiego*), які выдаў у 1937 г. свой знакаміты раман «Каханак Вялікай Мядзведзіцы» (*Kochanek Wielkiej Niedźwiedzicy*) [25], што распаўядае пра кантрабандыстаў з-пад Ракава, ніхто больш не пакінуў цікавых рэальных аповедаў пра чыннасць гэтых прадпрыемальных авантурыстаў у Беларусі ў міжваенны час. Кантрабандныя гісторыі трэба шукаць у архіўных зборах, у следчых справах злоўлених «тавараношаў», у фондах спецслужбаў. Спадзяемся, некалі знойдзецца такія даследнікі, які ўсур’ёз зоймецца гэтай тэмай.

Заключэнне. Сваю дзейнасць польская памежная застава ў Коласаве і мытня ў Стоўбцах спынілі аkurat 17 верасня 1939 г., калі Чырвоная Армія ў адпаведнасці з сакрэтнай дамовай паміж СССР і нацыскай Германіяй пачалі свой «вызваленчы паход» на тэрыторыю Заходняй Беларусі. Пад ціскам савецкіх вайсковых аддзелаў батальён КАП «Стоўбцы», жандары, памежнікі і мытнікі адступілі да Наваградка, а 20

верасня каля мястэчка Мір былі акружаныя пераважаючымі сіламі савецкіх войскаў і без супраціву здалі зброю. Пазней яны будуць інтэрнаваныя на ўсход, дзе іх чакаў трагічны фінал – расстрэл без суда і следства або высылка на Поўнач, у Сібір ці Казахстан. Паводле рашэння сесіі Вярхоўнага Савета БССР за 2 лістапада 1939 г. і Пастановы сесіі Вярхоўнага Савета СССР за 12 лістапада таго ж года Стоўбцы, як і ўся тэрыторыя Заходняй Беларусі, былі ўключаныя ў склад савецкай дзяржавы.

Параўноўваючы дзейнасць польскіх і савецкіх мытнікаў у міжваенны перыяд, знаходзіш шмат паралеляў з сённяшнім часам. Як тады, так і сёння польская мытная і памежная інфраструктура знаходзіцца відавочна ў лепшым стане, чым айчынная. Сацыяльная і матэрыяльная забяспечанасць польскіх мытнікаў і памежнікаў была вышэйшая за савецкія стандарты.

Згадваюцца яшчэ некаторыя цікавыя факты міжваеннага часу. Пашпартны кантроль пасажыраў савецкія памежнікі пачыналі здзяйсняць яшчэ ў Мінску, а мытны дагляд – ужо непасрэдна ў Негарэлым. На польскім баку ўсе памежныя і мытныя фармальнасці здзяйсняліся ў Стоўбцах. Падчас мытнага дагляду на савецкім баку пасажырам нават міжнародных экспрэс-цягнікоў прыходзілася выходзіць з вагонаў і разам са сваім багажом ісці у даглядчую залу мытні. Польскія ж мытнікі даглядалі асабістыя рэчы пасажыраў гэтых элітных цягнікоў непасрэдна ў вагонах.

Але разам з тым як савецкая, так і польская мытні, разам з фіскальнай і праваахоўчай функцыямі, здзяйснялі не ўласцівыя ім функцыі ідэалагічнай цензуры і нагляду: ім было загадана выяўляць і канфіскаваць любую замежную легальную і нелегальную літаратуру, а таксама паведамляць пра падазроных у палітычным плане пасажыраў палітычнай паліцыі (жандармерыі або ГПУ). Палітычнае і ідэалагічнае супрацьстаянне дзвюх краін, якія належалі да розных сацыяльна-эканамічных сістэм, накладалі на складаную працу мытнікаў дадатковыя напружанне і клопаты.

Сёння толькі старажылы гэтых месцаў могуць нешта ўспомніць пра чыннасць польскіх памежнікаў і мытнікаў у Стоўбцах і Коласаве, уздадаць пра факты кантрабанды на польска-савецкім памежжы ў міжваенны час, пра ваенныя сутычкі і правакацыі паміж ахоўнікамі парадку і парушальнікамі мяжы, пра лоўлю палітычных шпіёнаў, дыверсантаў і тэрарыстаў.

Слушнай выглядае прапанова мясцовых краязнаўцаў усталяваць на будынку стаўбцоўскага вакзала мемарыяльную дошку з памятнай інфармацыяй, што тут у 20-я – 30-я гады ХХ ст. спыняліся для праходжання памежнага і мытнага кантролю пры перасячэнні польска-савецкай мяжы сусветна вядомыя дзеячы ў сферы палітыкі, культуры і спорту. Даведаўшыся, што ў іх родным горадзе ў міжваенны час пабывалі брытанскі прэм’ер, прадстаўнікі каралеўскіх дынастый, нобелеўскі лаўрэат, цэлая кагорта славуцасяў літаратурнага і шахматнага свету, стаўбчане будуць мець яшчэ больш падстаў для таго, каб ганарыцца сваёй малой бацькаўшчынай.

СПІС ВЫКАРЫСТАНЫХ КРЫНІЦ І КАМЕНТАРЫ:

1. Дадзеныя вынікі даследавання зробленыя на падставе палітых пошукў аднаго з аўтараў артыкула – К. Напчынца.
2. Мельнікаў, І. Невядомыя старонкі гісторыі Заходняй Беларусі. Напад на Стоўбцы ў 1924 г. / І. Мельнікаў // Беларускі партызан. – 2012, 22 крас.
3. Грыбоўскі, Ю. Беларусы ў памежных войсках і мытнай службе 2-й Рэчы Паспалітай (1921–1939 гг.) / Ю. Грыбоўскі // Актуальныя пытанні мытнай справы. Навуковы зборнік. Кафедра мытнай справы факультэта міжнародных адносін БДУ. Вып. 1. – Мінск: БДУ, 2010. – С. 107 – 111.
4. Sabak, Uliusz. U polskich bram. Korpus Ochrony Pogranicza / Juliusz Sabak // Mojeopinie.pl (Histria <Wojny, bitwy, militaria>). [Эл. рэсурс] – Рэжым доступу: http://www.mojeopinie.pl/panceme_mity_rocznik_1939,3,1314989238 – Дата доступу: 03.09.2011.
5. Маяковский, В. Наружность Варшавы / В. Маяковский // ПСС в 13 томах / В. Маяковский. – Москва: Госиздат художественной литературы. – 1927. Том 8. – С. 344.
6. Historia Służby Celnej Polski / Афіцыйны сайт міністэрства фінансаў Польшчы [Эл. рэсурс]. – Рэжым доступу: <http://www.finance.mf.gov.pl/web/bip/sluzba-celna/sluzba-celna/historia-administracji-celnej> — Дата доступу: 06.08. 2012.
7. Змачынскі, А.У. Стоўбцы: гістарычна-ілюстраваны аповяд / А. Змачынскі. – Мінск: І.П. Логвінаў. 2009. – 204 с.
8. Галоўка, С. Мяжа даўжынёю ў 18 год / С. Галоўка // Мінская праўда. – 2011, 19 сак.
9. Колосов, Лев. Почта Беларусі. 20 – 30-е годы / Лев Колосов [Эл. рэсурс] // Веснік сувязі. Офіцыйны сайт ГУП «Белпочта». – Рэжым доступа: <http://www.belpost.by/company/history/kolosovo-pochte/Post-Belarus-20-30-gody/> Дата доступа: 28.08.2011.
10. Ийеш, Д. Россия. 1934. / Д. Ийеш. – Москва: Хроникёр, 2005. – 239 с.
11. Вейцман, Ф. Без Отечества. История жизни русского еврея / Ф. Вейцман. – Тель-Авив, 1981. Т. 2. – 323 с.
12. Chesterton, Cecil. My Russian venture / Cecil Chesterton. – Bloomington: Indiana University, 1931. – 282 p.
13. Маяковский, В. Поверх Варшавы / Полное собрание в 13 томах. – Москва, Госиздат художественной литературы, 1958. – Т. 8. – С. 347–348.

14. Катаев, В. Наши за границей / В. Катаев // Одесская пляда. Сатирические произведения 20 – 30-х годов. – Киев: Госиздат худ. литературы «Дніпро», 1990. – 446 с.
15. Ильф, И. и Петров, Е. Тоня / И. Ильф и Е. Петров // Литературная газета, 1937, 5 дек.
16. Толстой, А.Н. Путешествие в другой мир / А.Н. Толстой // Собрание сочинений в 10 томах. Москва: Госиздат худ. литературы, 1961. Том 10. – С. 172. Упершыню нарыс надрукаваны ў газеце «Известия» за 18 мая 1932 г. пад заголовам «Впечатления». Тады ж ён выйшаў асобнай кніжкай «Путешествие в другой мир. Зарисовки и статьи» (Ленинград–Москва: Гослитиздат, 1932).
17. Майский, И.М. Воспоминания советского дипломата, 1925–1945 гг. / И.М. Майский [Тэкст]. – Москва: Наука, 1971 г. – 672 с.
18. Старинов, И.Г. Записки диверсанта / И.Г. Старинов // Альманах «Вымпел». – 1997. Книга 1. – 445 с. – С. 78 – 79.
19. Starinov, A.K. (I.G.) Sample text for Behind fascist lines : a firsthand account of guerilla warfare during the Spanish Revolution / A.K. (I.G.) Starinov. – New York : Ballantine Books, 2001. – 304 p. [Эл. рэсурс]. Рэжым доступу: http://openlibrary.org/works/OL6218621W/Behind_fascist_lines. – Дата доступу: 12.10.2011.
20. Смирнов, В. Записки карабельного инженера / В. Смирнов. – Москва: Ключ, 1981. – 480 с.
21. Ганчарык, М. Шлях ад пачатку стагоддзя. Успаміны / М. Ганчарык. Мінск: ННАЦ імя Ф. Скарыны, 2003. – 290 с.
22. Солоневич, Т. Записки советской переводчицы / Т. Солоневич. – София: Издательство «Голос России», 1937. – 219 с.
23. Рубінчык, Вольф. 3 гісторыі Беларусі шахматнай / В.Рубінчык. Мінск: «Шах-плюс», 2012. – 86 с.
24. Авербах, Ю. О чем молчат фигуры / Ю.Авербах. – Москва: Рипол Классик. – 336 с.
25. Пясецкі, Сяргей. Каханак Вялікай Мядзведзіцы / С. Пясецкі. – Раман. Перакл. з польск. – Мінск: Выдавец Віктар Хурсік, 2009. – 352 с.

The border service in Kolosovo and the customs in Stolbtsy in 1921 – 1939 years.: intersection of states and human destinies (Uladzimir Liakhouski, Kanstantsin Nashchynets).

The article is dedicated to the history and activities of the border service in Kolosovo and the customs in Stolbtsy, which were the last «outpost» of the Polish state and the western civilization before the state border of the USSR in 1921 – 1939. The publication contains the fragments of memories of famous personalities about the passage of the passport control and customs in the Stolbtsy and Negoreloye in the interwar period.

Артыкул паступіў 23 жніўня 2012 г.