

ОТ «ПИОНЕРСКОГО» ДО БЕСКОНТАКТНОГО

Еще в конце 20-х годов прошлого века в Гродно мог появиться городской электротранспорт.

ИРИНА РОГАЧЕВСКАЯ
фото из архива Гродненского
троллейбусного управления и
ИГОРЯ НИКОЛАЕВА

Об этом рассказывал мой дедушка, который более десяти лет отработал в нынешнем Гродненском троллейбусном управлении и всегда интересовался историей создания такого вида транспорта в странах Западной Европы.

Так вот, в 1928 году польская газета «Nowe zycie» сообщила своим читателям такую новость: Бельгийское трамвайное товарищество предложило магистрам Белостока и Гродно открыть в этих городах трамвайное движение. По каким причинам трамвай так и не появился в нашем городе, не установлено, но, скорее всего, по его узким и извилистым улочкам трудно было проложить рельсы. Историки называют и другую причину: слабые фундаменты многих зданий в историческом центре города были рассчитаны максимум на проезд около них конных гужевых повозок, но только не тяжелых трамваев.

В 1965 году впервые на уровне властей был поднят вопрос строительства троллейбусной линии, но тогда городской казне было недостаточно денег для этих целей. Проект реализовался с пуском в начале 70-х годов Гродненского азотно-тукового завода. 5 ноября 1974 года в городе произошло исторически значимое событие – открытие троллейбусного маршрута «ГПО «Азот»–Советская площадь».

Вот как описывают это событие его очевидцы и местные газеты. «Колонна из 12 новеньких машин собралась на Советской площади. На торжественное открытие маршрута пришли сотни гродненцев, руководители города и области, предста-



вители троллейбусного управления и, конечно же, главные виновники торжества – труженики стройуправления №64 треста №11, Гродненского управления треста «Белэлектромонтаж». Торжественную ленточку перерезал первый секретарь обкома партии Леонид Клецков, и колонна троллейбусов двинулась в свой первый путь – на «Азот». Ее возглавила машина с бортовым номером 7 и надписью «Пионерский». Первыми его пассажирами были пионеры: троллейбус был построен на средства, вырученные ими от собранного металлолома.

Спустя год была сдана вторая линия и открыт маршрут №2 от химкомбината до прядильно-ниточного. С 1 ноября 1976 года были организованы маршруты №3 «Химкомбинат–Форты» и №4 «Дом связи–Форты». В 1977

году было сдано в эксплуатацию более десяти километров контактной сети, а в 2006 году было открыто движение троллейбусов через Румяновский мост. Гродно стал первым городом в странах СНГ, в котором тяговые подстанции переведены на компьютерное управление по радиоканалу, а в каждом троллейбусе установлены навигаторы.

Сегодня городской пейзаж немаловажно дополняет троллейбус. Общая протяженность маршрутов достигла 400 километров. Троллейбусный парк насчитывает 138 машин.

Запомнится гродненцам и январь нынешнего года. В Гродно открыли первый в стране городской маршрут, работу которого обеспечивают троллейбусы с автономным ходом. Два густонаселенных спальных района связал новый троллейбусный



маршрут №20 «Вишневец–Деятовка» протяженностью около 25 километров. Особенность маршрута в том, что около 13 километров не оборудованы контактной сетью, троллейбус проходит их в режиме электробуса. Троллейбусы с автономным ходом работают как от традиционной контактной сети, так и от аккумуляторов. Зарядка батарей происходит во время движения транспортного средства в режиме обычного троллейбуса.

– За последние пять лет население Гродно выросло на 30 тысяч жителей, прирастает город и новыми жилыми микрорайонами, возникает необходимость обеспечить их транспортом. Причем транспорт должен быть удобным и экологичным, – отметил во время церемонии открытия маршрута председатель Гродненского



горисполкома Мечислав Гой. Именно по инициативе городской администрации и городского троллейбусного управления был разработан и построен первый белорусский троллейбус с автономным ходом.

В ближайших планах города закупка еще пяти машин с автономным ходом, которые свяжут исторический центр города с новым микрорайоном Ольшанка по построенному путепроводу и шестиполосному проспекту имени Героя Советского Союза Ивана Лебедева. Не за горами и открытие электробусов, что предусмотрено областной программой развития электрического транспорта в крупных городах Гродненщины.

Сегодня в Гродненском троллейбусном управлении трудится порядка 600 человек. За последние годы обновился не только подвижной состав, но и техническая база предприятия. Множество новинок появилось в депо, благодаря чему ремонты и обслуживание троллейбусов стали проводиться на качественно новом уровне и в более сжатые сроки. Не так давно здесь введена самая современная в городе механическая мойка машины салонов. По прогрессивной технологии с применением жидкого азота осуществляется ремонт задних мостов троллейбусов. Вскоре завер-



шится капитальный ремонт смотровых канав, которые благоустроены, обогреваются и хорошо освещаются.

Есть в управлении передвижной стрелковый тир и «кафе на колесах», которые пользуются популярностью у горожан, особенно выпускников вузов. Чем не интересно прокатиться на разукрашенном троллейбусе по городу? По словам директора предприятия Виктора Шарейко, в планах проведение промышленных экскурсий, ведь туристам есть что показать, чем удивить.

В последние годы, когда Гродно стал первопроходцем в стране по открытию нового маршрута троллейбусов с автономным ходом, завязались международные контакты с представителями московских НИИ и японской фирмы «Тошиба». Они

побывали в Гродно во время запуска бесконтактного троллейбуса и высоко оценили техническое состояние и производственную базу этого городского транспортного предприятия. Также поддерживаются деловые контакты с коллегами из Вильнюса и польского Люблина.

Не скрывают гродненские троллейбусники своих секретов от коллег из других городов. Ведь помимо областных центров Беларуси, троллейбусы курсируют и по Бобруйску. Вот и решили провести в Гродно туристический слет, пригласив команды из семи троллейбусных управлений. Слет, который проходил два дня, позволил пообщаться, посетить достопримечательности Гродно и окрестностей.