



## СО СКОРОСТЬЮ 25 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

Видна Старый мост. Пассажирский автобус ЗИС-154. 1960 г.

В послевоенное время автомобили на улицах Гродно были огромной редкостью. К началу 1945 года в Гродно имелось лишь 5 легковых автомобилей и 8 мотоциклов, всего же – 91 единица автотранспорта, и всё это находилось на балансе различных организаций и предприятий. Среди архивных дел нет ни одного свидетельства о том, чтобы у местных жителей в личном пользовании в этот период имелись транспортные средства. Какой транспорт можно было увидеть на гродненских улицах в первые десятилетия после войны и когда в Гродно появились первые «Волги», «Запорожцы» и «Жигули», журналу «Гродно» рассказал кандидат исторических наук Сергей Заневский.

СЕРГЕЙ ЗАНЕВСКИЙ  
Фото автора, из фотоальбома  
«Гродно», autogrodno.by

### На телегах и велосипедах

На протяжении 1944 – 1949 годов разбирать завалы и очищать городские улицы от последствий немецко-фашистской оккупации приходилось

на простых телегах, запряжённых лошадьми и ослами. Известно, что на восстановлении гродненского зоопарка трудился ослик, который впоследствии стал одним из первых его обитателей. Наиболее распространённым видом транспорта даже в 1950 – середине 1960-х годов оставался обозный. В 1947 году в Большом Можейково Желудокского района был пущен обозно-колёсный завод, выпускавший до 3000 телег в

год. Даже в 1964 году в индивидуальной собственности гродненцев было зарегистрировано лишь 360 автомобилей.

В целях безопасности движения транспорта и пешеходов 19 апреля 1945 года горисполком г. Гродно принял новые правила уличного движения. Скорость передвижения по городским улицам не должна была превышать 25 километров в час, а на некоторых участках и того



На разборе завалов в центре Гродно использовался исключительно гужевой транспорт, лето 1944 г.

“ Очищать городские улицы приходилось на простых телегах, запряжённых лошадьми и ослами. Известно, что на восстановлении гродненского зоопарка трудился ослик, который впоследствии стал одним из первых его обитателей.

ние. Это был всего один маршрут, по которому курсировали три автобуса. В годовщину освобождения Гродно от немецко-фашистских захватчиков 16 июля 1947 года были открыты ещё два городских автобусных маршрута. Один из них следовал от Советской площади к железнодорожному вокзалу, следуя по улицам Карла Маркса и Будённого, а затем назад – через



Автобус ЗиС-154 на почтовой марке



Автобус ГАЗ-03-30 на почтовой марке

меньше: до 20 км/ч по Советской улице и не более 15 км/ч по улице Социалистической. По улице Телеграфной до площади Ленина и по улице Горького от улицы 17 Сентября проезд автомобилей воспрещался, а по Ожешко, Социалистической и Советской запрещено было появляться гужевому транспорту. Особо были оговорены обязанности водителей гужевых повозок: «Содержать транспорт в исправном и опрятном состоянии, не оставлять его на улицах и дорогах без присмотра, во время движения держать вожжи в руках, оставлять между подводами промежутки в 6 метров. При работе во время гололедицы лошади должны иметь подковы с шипами».

Не остался без внимания и один из самых распространённых городских видов транспорта – велосипедный. Согласно новым правилам уличного движения, езда на велосипедах разрешалась лицам не моложе 13 лет, при этом сам велосипед обязательно должен быть зарегистрирован и иметь дорожный номер. Получить его можно было в городском отделе коммунального хозяйства, предварительно заплатив 20 рублей. Велосипедист, рискнувший появиться на дорогах без номера, карался штрафом в 100 рублей.

Интересно, что городские перекрёстки к тому времени ещё не были оборудованы светофорами. Перехо-

дить улицу пешеходам надлежало «в местах, обозначенных специальными указателями или по пешеходным дорожкам, убедившись в полной безопасности перехода. Категорически воспрещалось перебежать улицы, а также кататься на коньках, санках и лыжах, играть в мяч и вообще заниматься спортом и играми на улицах и площадях города». Для обеспечения безопасности движения транспорта и пешеходов в феврале 1945 года при гродненском отделе милиции был организован взвод регулирования уличного движения под общим руководством начальника городской милиции майора Андреева.

### На автобусах и такси

Ещё в 1940 году в Гродно было введено городское автобусное сообще-



Стоянка такси возле пл. Ленина, 1952 г.



Старая Советская площадь с автобусами марки Ikarus

улицы Ожешко и Советскую. Другой автобусный маршрут следовал по той же Советской площади до станции Лососно и обратно. С 15 апреля 1946 года вновь было пущено автобусное движение по области. Сев в небольшой автобус с автовокзала на Советской площади, можно было отправиться по трём направлениям:

Гродно – Сопоткино с остановками в Лососно, Подлабеньи и Ратичах. Стоимость проезда в один конец – 8 рублей.

**“ Согласно правилам уличного движения 1945 года, скорость передвижения по городским улицам не должна была превышать 25 км/ч, а на некоторых участках и того меньше: до 20 км/ч по Советской улице и не более 15 км/ч по улице Социалистической.**



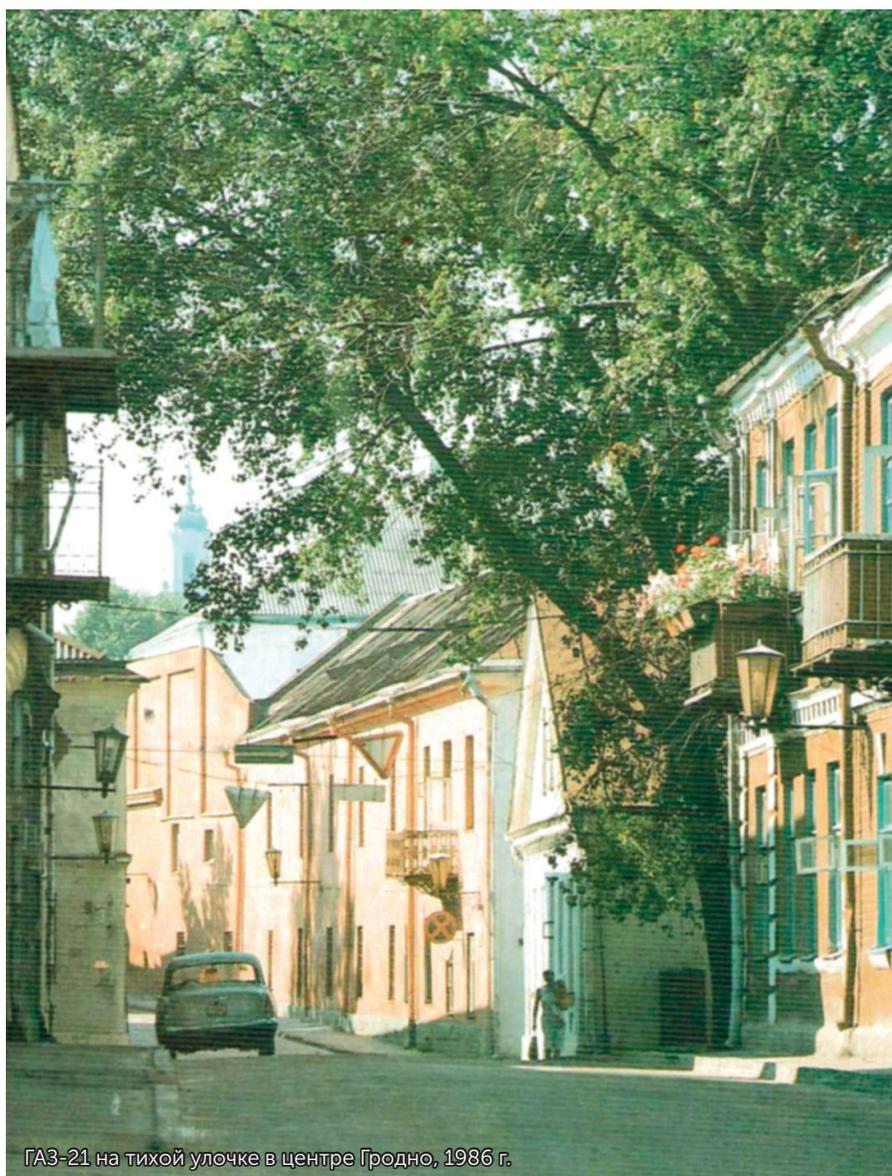
Городской автобус Ikarus, 1986 г.

Гродно – Острино с остановками в Вертелишках, Озёрах и Шкленске – 12 рублей.

Гродно – Берестовица с остановками в Коптёвке, Индуре, Олекшицах и Малой Берестовице. Стоимость проезда – 15 рублей.

Поскольку в первые послевоенные годы выпуск новых автобусов практически не осуществлялся, пассажирских автобусов в стране катастрофически не хватало. Гродненский автобусный парк состоял из

устаревших, ещё довоенного производства, 17-местных машин ГАЗ-03-30. Интересно, что их кузов был деревянный с деревометаллической обшивкой. В 1950 году автобусный парк ожидало пополнение – шесть новеньких автобусов ЗиС-154. В 1970-е и до середины 1990-х годов по улицам города курсировали автобусы популярной венгерской фирмы Ikarus, сегодня полностью заменённые отечественными МАЗами.



ГАЗ-21 на тихой улочке в центре Гродно, 1986 г.



Пл. Советская. Автомобиль «Жигули», 1984 г.

Стоимость проезда в городских автобусах в 1940-х годах составляла 1 рубль. Примечательно, что до 1 марта 1974 года оплата проезда осуществлялась в кассе у водителя, и лишь позже была введена талонная система. Вплоть до середины 1960-х годов автовокзал располагался на Советской площади.

Последний факт причинял жителям прилегающих улиц большой дискомфорт. Постоянный шум, бесконечные сообщения диспетчера вокзала через громкоговорители о расписании транспорта породили множество жалоб. Поэтому в 1960-е годы Гродненским горисполкомом был принят специальный «План мероприятий по борьбе с шумом в городе». Согласно ему, передача информации по наружной трансляционной сети автовокзалов в ночное время (с 22.00 до 6.00 часов) запрещалась, в это время использовалась связь только внутри помещения. Громкоговорители на автовокзале к 1969 году следовало заменить световыми табло отправления автобусов. Движение всех видов транспорта, кроме легкового, специализированного и автобусов, запрещалось по улицам Ожешко, Советской, Социалистической, Парижской Коммуны, Кирова, Карла Маркса, Тельмана, Карбышева, Свердлова и Ленина, Крупской, Мостовой, Мира. Кроме того, руководителям предприятий запрещалось выпуск тракторов на улицы города для перевозки грузов, их движение ограничивалось территорией предприятия; устанавливался строгий контроль в использовании водителями звукового сигнала в городе, запрещался выход из автохозяйств спецмашин с неисправными глушителями, выхлопными трубами. Не допускалось появление в городе спортивных автомобилей и мотоциклов.

С 1950 года в Гродно появился новый тип транспорта – легковые такси. В распоряжении гродненцев были четыре новеньких комфортабельных автомобиля ГАЗ М-20 «Победа», которые ожидали гостей и жителей города на недавно восстановленном железнодорожном вокзале. С названием этого автомобиля связана



ГАЗ-24 и ВАЗ-2101 на старых улицах Гродно, 1985 г.



«Жигули» на городской автостоянке

одна занятая легенда. Существует мнение, что первоначально ему планировали присвоить имя «Родина», однако когда опытный образец будущего серийного автомобиля продемонстрировали в Москве Иосифу Сталину, вождь пролетариата с

сомнением спросил: «Ну, и за сколько будем продавать нашу Родину?» После этого название пришлось изменить. Хотя документального подтверждения этой истории нет.

Ещё в середине 1960-х годов на улицах Гродно мог появиться первый троллейбус. 25 сентября 1965 года

исполком Гродненского городского Совета депутатов трудящихся принимает решение «О проектировании и строительстве первой очереди троллейбусной линии в городе Гродно»: «В целях улучшения транспортного обслуживания рабочих азотно-тукового завода (АТЗ), считать необходимым строительство троллейбусной линии по маршруту АТЗ – хлопкопрядильная фабрика. Трассу троллейбусного маршрута принять по улицам: проспект Космонавтов – Ленина – Ожешко – Дзержинского – 17 Сентября – Горького через площадь Ленина – ул. Социалистическую – Карла Маркса – проспект Космонавтов в обратном направлении». Однако дальнейших шагов по пуску первого гродненского троллейбуса принято не было. Как известно, этот новый для области вид транспорта появился в Гродно лишь 5 ноября 1974 года. Тогда их насчитывалось 11, а протяжённость линий составила 12 км. Через 20 лет, в 1994 году, троллейбусов в городе ходило уже в 15 раз больше, а протяжённость линий доходила до 73 км.



ГАЗ-69, «Козлик»



«Москвич» на современных улицах Гродно

### «Козлик», «Волга», «Запорожец», «Жигули», «Копейка»...

С 1960-х годов число личного автотранспорта у жителей города начинает стремительно расти. Так, если в 1965 году в Гродно насчитывалось всего 360 легковых автомобилей, то уже к 1968 году их число достигло 591. К этому времени с городских улиц исчезает автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-69, прозванный в народе «козликом» или просто «газиком». Такое ласковое название внедорожник получил из-за своеобразной езды по ухабам и рытвинам, которые он преодолевал довольно успешно. Правда, людям внутри салона было не слишком комфортно, что и отразилось в прозвище. С нача-

ла 1970-х годов его заменил УАЗ-469, имевший огромную популярность среди ведомственных автомобилей вплоть до начала XXI века.

Однако значительный рост автомобилей произошёл позднее: в 1970-е годы (от 1166 легковых автомобилей в 1972 году до 7093 в 1980).

В 1976 году на улицах города появились первые 4 автомашины ГАЗ-24 «Волга» – самая массовая легковая модель в истории Горьковского автозавода. Машина с технической точки зрения стала настоящим прорывом и была призвана заменить ГАЗ-21. Большой вместительный салон и багажник, хорошая грузоподъемность и лёгкость вождения делали этот седан среднего класса очень привлекательным. Правда, плохие тормоза требовали частого обслуживания,

До середины 1960-х годов автовокзал располагался на Советской площади. Постоянный шум, бесконечные сообщения диспетчера через громкоговорители породили множество жалоб от жителей прилегающих улиц.

да и отопление салона оставляло желать лучшего. Как отмечают специалисты: «В своё время автомобиль вообще внешне превосходил многих иностранных конкурентов, правда, технически им уступал... Машина являлась престижной моделью, на которой передвигались чиновники и представители государственных учреждений. Большинство «простых людей» только мечтали о подобной модели, так как конкурентов с подобными габаритами в СССР не было».

Самыми массовыми автомобилями на дорогах Гродно в это время были «Запорожец» (каждая 5-я личная машина в городе) и «Жигули» (47% легковых автомобилей). Первые двадцать «Жигулей» «заселили» улицы Гродно ещё в 1971 году.

ВАЗ-2101, прозванный уже в 1990-е годы «Копейкой», стал настоящим любимчиком автолюбителей. Как известно, за основу был взят итальянский FIAT-124, но конструкция была доработана с учётом советских условий. Широкий и удобный салон, хороший обзор, лёгкость в обслуживании делали её очень популярной. По свидетельствам современников: «Это была самая тихая из имеющихся на то время советских легковых машин. Как по громкости работы двигателя, так и в салоне». Впрочем, расход топлива был примерно такой же, как и у более тяжёлой «Волги», а мотор – меньшей мощности. Кстати, по результатам всероссийского опроса, проведённого в 2000 году, ВАЗ-2101 был назван лучшим отечественным автомобилем XX века. ■