

Два мільярды пасажыраў у Гродне

Крыніца друкавання: Мялешка, А. Два мільярды пасажыраў у Гродне / Андрэй Мялешка // Культура. – 2014. – 12 ліпеня (№ 28). – С. 14.

Гродзенскаму тралейбусу ў лістападзе — сорок гадоў. Першы яго маршрут пралёг паміж Савецкай плошчай і знакамітым “Азотам”. Цяпер агульная працягласць тралейбуснай лініі — каля 80 кіламетраў. Калі за год мясцовыя тралейбусы перавозяць блізу 80 мільёнаў пасажыраў (штодня на 17 маршрутах працуе 119 машын), то за час існавання гэтага транспарту ў сталіцы Панямоння ім скарысталася больш за 2 мільярды 344 мільёны чалавек.



Даведка

Першы тралейбус з'явіўся ў Германіі ў 1882 годзе ў выніку распрацовак братаў Сіменс. А кураваць у Еўропе пачаў у 1911-м у мястэчку Чэшскія Будэёвіцы з насельніцтвам усяго 67 тысяч чалавек (па тым часе — Аўстра-Венгрыя). У Расіі ж першы тралейбус стварыў Пётр Фрэзе ў 1902-м, а праз два гады інжынер В.І. Шуберскі прапанаваў праект лініі “Новарасійск-Сухумі” (нягледзячы на істотную прапрацоўку, задума так і не была ажыццёўлена). Першую трасу ў СССР пабудавалі толікі ў 1933 годзе ў Маскве. Першымі ж тралейбусамі Саюза сталі машыны ЛК-1, названыя у

гонар Лазара Кагановіча. У 1938-м у Маскве эксплуатаваліся двухпавярховыя тралейбусы ЯТБ-3. Але першая ж зіма выявіла іх недахопы: снег і наледзь абцяжарвалі кіраванне транспартам і выклікалі яго разгойдванне. Дый вышыня тралейбуса была абмежавана вышынёй кантактнай лініі. Урэшце, у 1939-м выпуск ЯТБ-3 спынілі.

Першым мог быць трамвай...

Адмыслова да гэтай даты ужо некалькі месяцаў па Гродне курсіруе рэтра-тралейбус: яго салон аформлены як міні-музей па мінуўшчыне горада. А пра гісторыю з'яўлення такога віду грамадскага транспарту ў Культурнай сталіцы Беларусі распавядае краязнаўца, аўтар кніг пра гісторыю сродкаў камунікацыі ў Гродне Віктар Саяпін: — Яшчэ напрыканцы 20-х у Гродне мог з'явіцца электратранспарт. Як паведаміла ў 1928-м газета “Новае жыццё”, Бельгійскае трамвайнае таварыства прапанавала магістратам Беластока і Гродна адкрыць у гарадах трамвайны рух. Па якой прычыне ў апошнім не з'явіўся трамвай, звестак бракуе. І вось толькі ў 1965 годзе, упершыню на ўзроўні улад горада і вобласці, было ўзнята пытанне будаўніцтва тут тралейбуснай лініі.

Аднак, паводле шэрагу крыніц, яшчэ ў час акупацыі Кіева ў гады Другой сусветнай вайны немцамі са сталіцы Украіны былі вывезены тралейбусы у Кенінгсберг, Познань, Беласток і Гродна. Верагодна, там планавалі адкрыць тралейбусны рух. Пасля ж вызвалення Гродна савецкімі войскамі прывезеныя ў наш горад машыны вярнулі ў Кіеў...

Траса зацверджана, каб... змяніцца

— Тым не менш, — працягвае Саяпін, — толькі 25 верасня 1965-га гарвыканкам прыняў рашэнне аб праектаванні і ўвядзенні першай чаргі тралейбуснай лініі па маршруце “АТЗ — ХПФ (баваўнянапрадзільная фабрыка)” з трасай па праспекце Касманаўтаў, вуліцах Леніна, Ажэшка, Дзяржынскага, 17 верасня, Горкага ў прамым напрамку і па вуліцах Горкага праз плошчу Леніна, вуліцы Сацыялістычную, Маркса, праспект Касманаўтаў у зваротным. Цікава, што праекціроўшчыкі, як бачым, прапаноўвалі пусціць тралейбус па вуліцах Ажэшка, Леніна, і 17 верасня. І нават амаль праз паўстагоддзя тралейбус па гэтых вуліцах... так і не прайшоў, ды, ўрэшце, і не мелася ў тым пільнай неабходнасці.

Аднак толькі праз сем гадоў уладамі былі зроблены канкрэтныя крокі па непасрэдным будаўніцтве тралейбуснай лініі. 16 студзеня аблвыканкам зацвярджае заданне і зводны каштарыс, адпаведна якому першая чарга работ абышлася бюджэту агулам у 2 475,43 тысячы рублёў. Працягласць лініі склала сем кіламетраў, а тралейбуснае дэпо прадугледжвала месцы для сотні машын. Таксама 1 чэрвеня 1974-га было ўтворана Гродзенскае тралейбуснае ўпраўленне.

Першы, набыты піянерамі

Як вядома, савецкія людзі штогод да святаў 1 Мая і 7 лістапада атрымлівалі падарункі ў выглядзе ўводу ў эксплуатацыю аб'ектаў інфраструктуры. Так здарылася і 5 лістапада 1974-га, калі напярэдадні чарговай гадавіны Кастрычніцкай рэвалюцыі быў адкрыты першы ў Гродне тралейбусны маршрут лінія працягласцю 8,5 км звязала цэнтр горада з найбуйнейшым прадпрыемствам — хімкамбінатам імя С.А.Прытыцкага. На ўрачыстае адкрыццё на Савецкай плошчы сабраліся сотні гродзенцаў, кіраўнікі горада і вобласці, прадстаўнікі тралейбуснага ўпраўлення і, вядома ж, будаўнікі будупраўлення № 64 трэста № 11, Гродзенскага ўпраўлення трэста “Белэлектрамонтаж”. Тады першы сакратар абкама кампартыі Леанід Кляцкоў перарэзаў стужачку, а першы тралейбус з надпісам “Піянерскі” павёў дасведчаны кіроўца Пётр Бубла. Яго пасажырамі сталі будаўнікі, госці горада і піянеры (на сродкі, атрыманыя апошнімі ад збору металалому, і набылі тую самую першую машыну).

Пра першыя савецкія тралейбусы ўзгадвае і гісторык Эдуард Дмухоўскі:

— Савецкія тралейбусы былі вельмі гучныя, але мы можам зараз з цеплынёй угадаць, як ламіліся ў іх, каб заехаць на заняткі... Нас “заносілі” туды і “выносілі” адтуль... Што ж да менавіта гродзенскіх тралейбусаў, то на сённяшні дзень яны пафарбаваны ў колер герба горада —жоўта-блакітны. Ім гэта вельмі пасуе. У іх, зазначу, гучыць беларуская мова...

І Фарты, і Фоліш

У студзені 1975 года будаўнікі атрымалі тэхнічную дакументацыю на будаўніцтва другой чаргі, згодна з якой гэты транспарт павінен быў прайсці па вуліцах Леніна, Акадэмічнай, 17 верасня, Горкага, Астроўскага і далей па вулцы Маркса па наяўнай кантактнай лініі, а 29 снежня таго ж года яна была

здадзена: адкрыўся маршрут № 2 ад хімкамбіната да Прадзільна-нітачнага камбіната. Праўда, другая лінія, насуперак першапачатковаму праекту, была пракладзена па вуліцах Кастрычніцкай, Вялікай Траецкай, Віленскай, Горкага, Астроўскага, плошчы Леніна, Сацыялістычнай і далей уразалася ў наяўную. Праз год, з 1 лістапада 1976-га, былі арганізаваны тралейбусныя маршруты № 3 і № 4 працягласцю 16,2 км і 17 км “Хімкамбінат — Фарты” і “Дом сувязі — Фарты”. У 1977 г. у эксплуатацыю здалі 10,8 км кантактнай сета і адкрылі маршрут працягласцю 22,3 км, у 1978-м — яшчэ два.

А сёння шляхі тралейбуса праходзяць праз Гродна ад самай крайняй кропкі на Заводзе будаўнічых матэрыялаў да ваеннага гарадка Фолюш.