

Самый день люди спешат по своим
дям. Помогает им вездe успевать
а улыбка героини. Натали
ороской всего 25 лет. Еще год
ид она работала в кабинете с
агами. Сегодня чаще всего ее
но увидеть на маршруте трол-
буса №14 «Девяткова – жилой
плекс «Колбасино».

сит в паталии путешествовала,
что душа требует другого. Вариант
подказал друг, который сам рабо-
тает водителем.
– Уверен ли попробовать.
Так, будучи студенткой, я

по таблице каталога на вы-
даваемых «бесплатных»

От «Пионера» до бесконтактного

Рассказываем историю гродненского троллейбуса

Первый троллейбус в
одно, гордо носящий имя
Пионерский, отправился в
ль 5 ноября 1974 года. Его
вшрут был простым, но
высококлассным – от крупного
заводского предприятия
Азот» до Советской площади.
Тех самых пор город над
вманом стал «двигаться»
истрел.

Троллейбус поможет решить на-
стоящую транспортную проблему,
сделает городу более современ-
ный вид, облагородит улицы,
здоровит воздух...» – так писала
ваша «Гродненская правда» в
влеком 1974 году. Сегодня,
пусть почти полвека, эти слова
звучат удивительно пророчески.
Гродненские троллейбу-
сы доставляют пассажиров по 24
маршрутам, которые охватывают
более 100 километров. К слову, грод-
ненская транспортная система
третья по величине в Беларуси,
железнодорожные перевозки
троллейбусами больше 80 милли-
онов пассажиров.

1 июня 1974 года в Гродно было
открыто троллейбусное управле-
ние. Пуск первого троллейбуса
стал для жителей настоящим
радостью. В салоне находились



Эта модель тrolleyбусного производства является

то, кто стоял у его истоков – первый
начальник управления, строители,
модернизировавшие линии электропере-
дач, бойцы стройотрядов, возводив-
шие первые корпуса троллейбусного
управления, школьники, собравшие
металлолом для того самого «Пио-
нерского», первые водители. Ехали
в современном будущем.

Уже через два года, в 1976-м, к
первой троллейбусной линии доба-
вили еще две. Маршрутная сеть
росла. К 1980 году их уже было семь.
В 2006 году построили новую трол-
лейбусную линию через Румянский

мост. Два новые типовые подстан-
ции №11 и №12, спроектированные
для обеспечения бесперебойной
работы сети, позволили разгрузить
Старый мост, улучшить сообщение
с микрорайоном Вишневец и повы-
сить эффективность использования
подвижного состава.

К 2013 году число маршрутов
достигло 17. А еще спустя год
гродненские троллейбусы получили
новую автоматизированную мозку,
способную за ночь подготовить до
120 машин к выезду. Внедрение
телесистемы для горячего водо-

снабжения стало важным шагом к
энергосбережению.

Активное расширение сети про-
должилось. 2017 год ознаменовался
запуском маршрута №20 с троллей-
бусами, оборудованными увеличенным
автономным ходом. 2020-й год принес
открытие маршрута №23, который в
дальнейшем был продлен до новых
микрорайонов Гроднина и Опышана. В
2021 году в путь отправился трол-
лейбус №24 «Хмельное – Улица
Михайловой». А еще спустя два года от-
крылся новый автобусный маршру-
т №25 «Вишневец-Колбасино».

по-настоящему уникальные трол-
лейбусы? Среди таких – «кратро-
троллейбус» модели ЗиУ-682В.
Он окрашен в стиле 70-х, с фото-
графиями старого Гродно на окнах.
Это настоящий музей на колесах,
который в свое время проехал бо-
лее миллиона километров. На борту
надулись «падарожка» и минуте на
маршруте «Ратра».

В Гродненское троллейбусное
управление он поступил в 1990
году. За более чем 30 лет службы
«Ратро» проехал по Гродно столько
километров, что можно облететь
земной шар по экватору 28 раз.
Перевез 3 800 000 пассажиров.

Еще один раритет – троллейбус-
кафе модели AKCM-20101. На
колесах котлеты, внутри столики.
Сам троллейбус при и оригинально
окрашен как снаружи, так и внутри.
Он не участвует в регулярных пас-
сажирских перевозках, но увидеть
его мы можем во время больших
праздников.

Уникальные для города – трол-
лейбусы №160-№164 модели AKCM
32100D. Это первые в Республике
Беларусь троллейбусы с автоном-
ным ходом полностью на электри-
ческой тяге.

И самый популярный троллейбус
ЗиУ-9. Эта модель находилась
в серийном производстве с 1972
года по 2015 год. Большой объем
выпуска ЗиУ-9 позволил ему стать
доминирующей моделью в Совет-
ском Союзе, начиная с конца 1970-х
годов. Всего было выпущено более
42 тысяч таких троллейбусов – это
самая массовая модель в мире.

Сегодня гродненские троллей-
бусы продолжают писать свою
уникальную историю, остаются не
только надежным и экологичным
помощником в передвижении по
городу, но и его украшением.

МАТЕРИАЛЫ ИЛНЫ КОСТЮК

гродн. правда 2026 №28 110426