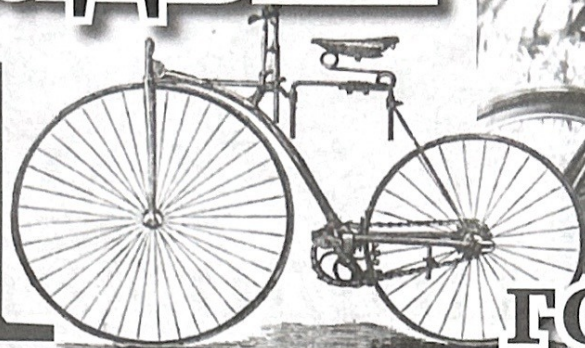




Веладвiж

Стагоддзе таму ў Гродне пачалі вырабляць веласіпеды. А пасля мапеды і матацыклы. Ровары "Нёман" з выявай Новага замка, а пазней зоркі і алены былі вядомы на ўсю краіну.

1



ГОД ТАМУ

Паездкі, кругавыя гонкі, велатрэк

Нам, на жаль, невядома, калі ў горадзе над Нёманам з'явіўся першы веласіпед, але ў 1893 годзе новы сродак транспарту стаў ужо настолькі распаўсюджаным з'явай, што некалькі дзясяткаў гродзенскіх актывістаў звярнуліся да гродзенскага губернатара Д.Бацкошкова з просьбай зацвердзіць устаў Гродзенскага веласіпеднага таварыства.

Таварыства рэальна пачало сваю працу ў 1899 годзе і ставіла мэтай прапаганду на вучання лядзе на веласіпедзе, распаўсюджанне веласіпеднага як спартыўнага сродка і сродка транспарту, правядзенне спаборніцтваў, веласіпедных вандровак. У членаў таварыства быў нават спецыяльны значок з выявай залатога зубра – герба Гродзенскай губерні.

Цікава, што правілы руху на веласіпедзе былі даволі строгія, кожны веласіпедист павінен быў мець на сваім жалезным сябры званок, ліхтар, рукаціца па правым баку вуліцы з разумнай хуткасцю, а таксама спяняцца, пабачыўшы пахараўную працэсію ці рэлігійнае шэсце. Усе веласіпеды павінны былі быць зарэгістраваны ў гарадской управе і штогод атрымлівалі нумар. Дарэчы, нумары для веласіпеднаў выдавалі ў Гродне да пачатку 1960-х гадоў.

У горадзе ў 1922 г. быў створаны велатрэк, а таксама рэгулярна праводзіліся велопаздкі ў бок Індур, Скідзеля, Друскенік, Азёр. У міжваенныя гады існавала некалькі веласіпедных клубаў, якія арганізавалі веласіпедныя эстафеты, кругавыя гонкі па вуліцах Гродна, а таксама велогонкі ў бок Гожы і Азёр. Былі на іх і свае рэкорды. Адамі з найбольш тытулаваных гродзенскіх веласіпедыстаў Стэфан Кейко выйграў такую гонку ў 1929 годзе, праехаўшы 32 кіламетры за 61 хвіліну.

Ёсць попыт – ёсць вытворчасць

Такое захапленне веласіпеднай справай, а таксама распаўсюджанне веласіпеднага адносна недарагага транспартнага сродку і стала галоўным штуршком да ўзнікнення леген-

дарнага гродзенскага прадпрыемства – фабрыкі веласіпеднаў і матацыклаў "Нёман". Яго гісторыя пачалася ў 1894 годзе, калі Нохум Старавольскі і Ісак Піваварскі заснавалі невялікі завод металічных вырабаў. Завод гэты размяшчаўся на Новай вуліцы (цяпер вуліца Маладзёжная), на прыватнай зямлі сям'і Старавольскіх. Тут у сярэдзіне 1920-х ужо існавала крама Старавольскіх, дзе прадаваліся веласіпеды фірмы "Dürkopp" і іншыя прадпрыемстваў, швейныя машыны "Pfafl", "Omega" і іншыя. Фабрыка таксама зарэгістравала цэлы шэраг гандлёвых найменняў: "Вілія", "Спарта", "Орбіс", "Кадэт", "Глобус" і, канешне, "Нёман".

З часам да Нохума Старавольскага

У сярэдзіне 1930-х гадоў фабрыка за год вырабляла каля дзесяці тысяч веласіпеднаў розных мадэляў. Па сваёй канструкцыі і якасцях яны мала адрозніваліся ад найлепшых замежных узораў. Веласіпеды былі пафарбаваны ў чорны колер з чырвоным і зялёным аздабленнем. Скураныя сідлы да іх прывозілі з Латвіі.

Мапеды і "соткі"

У 1934 годзе на фабрыцы пачалі выпускаць мапеды з рухавікамі нямецкай вытворчасці. Па сутнасці гэта былі тыя ж веласіпеды, на якіх ўсталёўваўся

каля 100 см³. На матацыклы ставіліся англійскія рухавікі маркі "Villiers". Максімальная хуткасць "соткі" дасягала 70 км/г, расход паліва – 2,25 л на 100 км, дапушчальная нагрузка – 150 кг. Матацыкл быў фактычна аднамесны, аднак пры ўсталяванні на багажнік дадатковага сядла на ім можна было размясціць пасажыра. Яшчэ адным козырам "соткі" было тое, што ўладальнік не павінен быў атрымліваць правы на ўпраўленне гэтым транспартным сродкам, што было ўжо абавязковым у выпадку з матацыкламі з большым аб'ёмам рухавіка.

Вытворчасць развівалася даволі хутка. Калі ў 1936 годзе было выраблена 100 матацыклаў, то ў 1938 г. ужо 166. Вясной 1939 года пачаўся выпуск матацыклаў з аб'ёмам

забаку. Планавалася зрабіць 250 матацыклаў 150 DV, хаця, меркавалася, што магчымасці фабрыкі дазваляюць выпускаць нават у два разы больш.

Юрый Ясюк у сваім артыкуле "Нёман" з Гродна" пісаў: "У гродзенскіх матацыклаў была ўдалая канструкцыя, яны былі добра зроблены (несумненна, выкарыстоўваючы вопыт, атрыманы дзякуючы ранейшаму выпуску веласіпеднаў і мапеднаў)". Ніяка сумнення, што гэтак жа добра былі зроблены і веласіпеды з Гродна. Транспартныя сродкі з арыгінальным таварным знакам фабрыкі "Нёман" (выява гродзенскага Новага замка на берэзе Нёмана) можна было сустрэць у кожным кутку краіны ў паштальёнаў, чыноўнікаў, звычайных грамадзян.

Гісторыя пасля...

У 1939 г. фабрыка была нацыяналізавана і атрымала назву Гродзенскі велазавод. Нохум Старавольскі з сям'ёй быў высланы ў Казахстан, адкуль ужо пасля вайны яны перабраліся спачатку ў Польшчу, а пасля ў Ізраіль.

Пасля 1944 года матацыклы і веласіпеды на вуліцы Карла Маркса ўжо не выраблялі, але нейкі час Гродзенскі велазавод знаходзіўся ў будынках былога казённага віннага склада на вуліцы 17 Верасня, там, дзе цяпер знаходзіцца крама "Еўраопт".

У спецыяльны час велазавод спецыялізаваўся на вытворчасці розных мадэляў дзіцячых веласіпеднаў, якія карысталіся ў малых гродзенцаў вялікай папулярнасцю. Тут жа рабілі каналізацыйныя люкі. І сёння ў Гродне яшчэ досыць часта можна ўбачыць старыя люкі з надпісам: "ГродноВелозавод". У 1970-х гадах завод перапрафіляваў на вытворчасць аўтамабільных агрэгатаў і перанеслі на вуліцу Курчатава.

Сёння ў Беларусі ў калекцыянераў захоўваецца некалькі "нёманскіх" веласіпеднаў, а старыя гарантыйныя лісты і пасведчанні аб набыцці веласіпеднаў і матацыклаў і сёння гучнымі рэкламнымі фразамі сведчаць пра "цудоўную тэхнічную дадзеныя і якасць вырабаў фабрыкі "Нёман".

Андрэй ВАШКЕВІЧ,
задачы аддзела
найноўшай гісторыі
Гродзенскага дзяржаўнага
гісторыка-археалагічнага
музея

Гродзенскі
каналізацыйны
люк 1970-х гг.
Цікавае
сведчанне
існавання
ў нашым
горадзе ўласнага
велазавода



На Гродзенскім велазаводзе "Нёман" за прыёмнай татовай машын



далучаўся яго сын Лазар, які яшчэ да Першай сусветнай вайны навучаўся ў Харкаўскім тэхналагічным інстытуце. У пачатку 1930-х гадоў яны пашырылі сваё прадпрыемства і вырашлі заняцца вытворчасцю. Старавольскі выкупілі будынак па вуліцы Брыгіцкай, 20 (цяпер К. Маркса, самы вугал з вуліцы Маладзёжнай). Гэты дом з'яўляўся маёмасцю сям'і Тропаў і быў моцна разбудаваны ўглыб вуліцы. Старавольскі грунтоўна рэканструяваў дом Тропаў пад прамысловае прадпрыемства. Менавіта з гэтым месцам звязаны найлепшыя гады фабрыкі веласіпеднаў і матацыклаў.

рухавік. Цікава, што мапеды выраблялі ў двух варыянтах: дамскім і мужчынскім. Адрозніваліся яны формай рамы.

Пра два гады з цеха фабрыкі выйшлі першыя матацыклы. Матацыклы фабрыкі "Нёман" былі так вядомымі "соткамі", гэта значыць, мелі аб'ём рухавіка

рухавіка 125 см³ і нават 150 см³. "Наймацнейшы" матацыкл фабрыкі "Нёман" меў назву 150 DV, максімальную хуткасць 90 км/г, расход паліва быў 2,8 л на 100 км, а дапушчальная нагрузка павялічылася да 250 кг. Усе машыны былі пафарбаваны ў чорны колер з палоскамі і надпісам "Нёман" на бен-