

Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (3) – Vitebsk

07.08 2019 11:14, Redakce, Nezařazené

Ve třetím díle seriálu se podíváme do Vitebsku, kde provozují jak trolejbusy, tak tramvaje.

Trolejbusová doprava ve Vitebsku ležícím na východě Běloruska (severně od Mohylevu) byla otevřena dne 1. září 1978. První trať spojila čerstvě postavenou vozovnu na východě města s náměstím Pobědy přes ulice Těreškovoj, Pravdy a Bogdana Chme'lnickogo. Její délka byla 4,2 km. Už roku 1979 byla prodloužena trať o 2,2 km dále na západ, a to o úsek vedený po ulici Kalinina (nedlouho poté svedena na nedalekou širší ulici Lenina) a dále po ulicích Zamkovaja a Kirova až k vlakovému nádraží, které se nachází za řekou Západní Dvina. Trolejbusy tedy překračovaly Kirovskij most. Roku 1980 byla ještě trať prodloužena o 2,1 km z vozovny na konec třídy Frunze. Linka č. 1 tuto trať obsluhující tedy měla délku zhruba 8,3 km a zůstala dodnes až na malou výjimku (výše zmíněnou ulici Lenina) v nezměněné podobě (viz plánky).

První trolejbus vyjel na trať v 11:36 a jednalo se o vůz ZiU-682 č. 001. Otevření se účastnili předseda a členové oblastní výkonné komise, pracovníci dopravního podniku a žáci třídy 3.D místní střední školy č. 31.

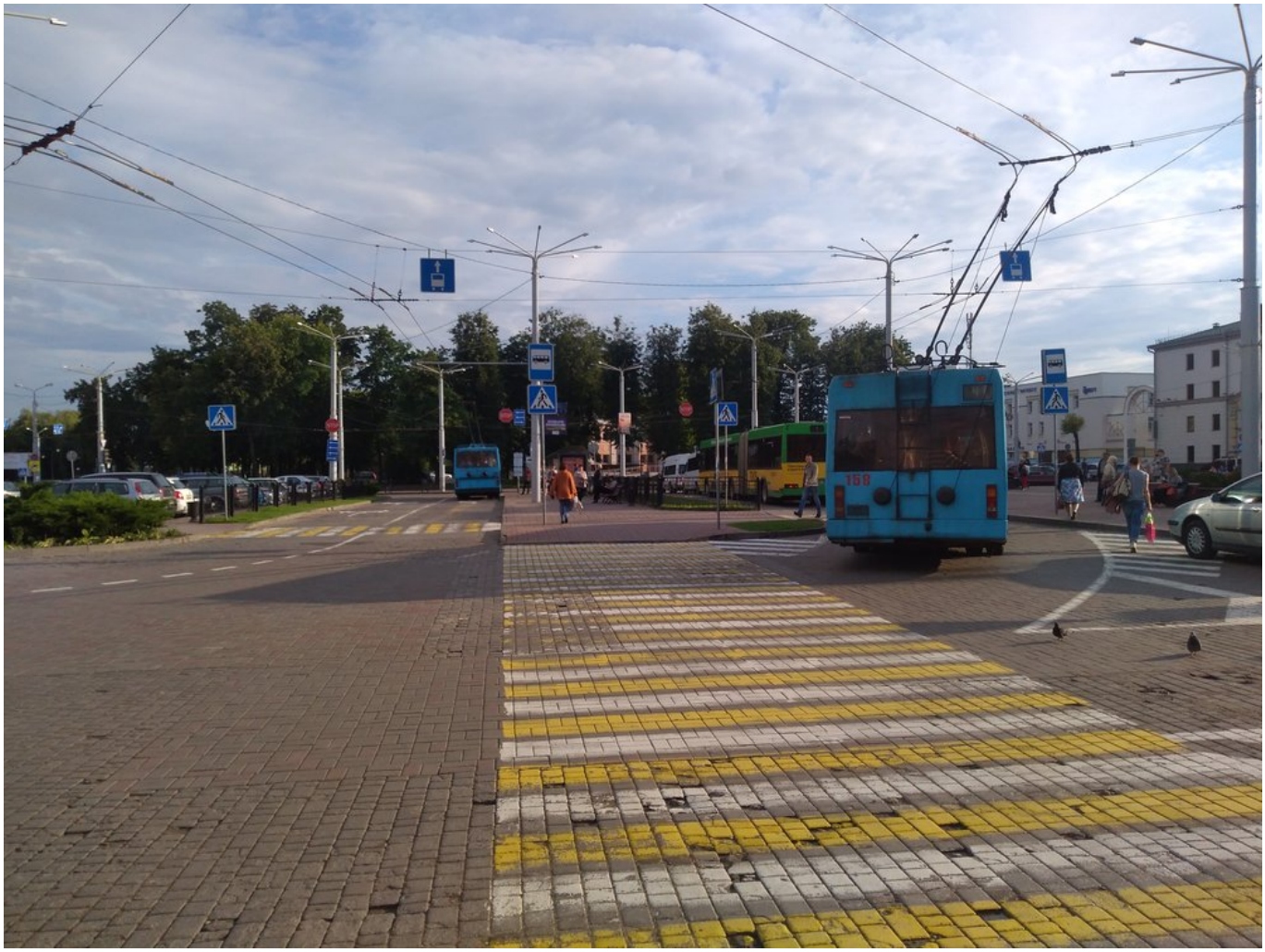
Dne 13. října 1980 byla otevřena trolejbusová linka č. 2, která spojila železniční nádraží s náměstím Lenina, což znamenalo, že jela od nádraží přes Kirovskij most spolu s linkou č. 1, ale po přejetí mostu nejela k náměstí Pobědy, nýbrž dojela k nedalekému náměstí Svobody, kde odbočila doleva a jela po kopci směrem na náměstí Lenina. Její délka byla 2,5 km.

Dne 5. listopadu 1983 byla otevřena linka č. 3, která spojila nádraží s třídou Frunze přímou cestou, tj. ne tak, jak to činila oklikou linka č. 1 – ta navíc opustila původní úsek mezi mostem a náměstím Pobědy a razí si od té doby delší cestu přes náměstí Svobody. V trasách linek č. 1 a 3 se od roku 1983 až dosud nic nezměnilo.



Snímky u nádraží.


4 СМОЛЕНСКИЙ РЫНОК
Ж/Д ВОКЗАЛ
4
158




В А К З А Л


183



Interval trolejbusové linky č. 13 je vskutku "bohatý".

V listopadu 1986 byla otevřena linka č. 4 vozovna – náměstí Lenina. Nejprve linka č. 4 jezdila krátkou cestou z náměstí Lenina po třídě Frunze do vozovny a v dalších letech byla její trasa podstatně rozšířena, když začala jezdit po jižním rozšíření trolejbusové sítě, které spočívalo ve dvouetapovité stavbě trati od vozovny po Těreškovoj ulici na jih, po ul. Strojitělej na západ a ulici Černjachovskogo na sever k náměstí Pobědy. První etapa skončila roku 1986 na ulici Strojitělej (přibližně v její polovině), druhá pak představovala prodloužení z této ulice až k náměstí Pobědy a dokončena byla okolo přelomu 80. a 90. let. Linka č. 4 se tak podstatně rozšířila, přičemž po dokončení obou etap jižního rozšíření nekončila na náměstí Pobědy, ale jela po stávající infrastruktuře dále po ulicích Lenina, Zamkovaja a Kirova až k vlakovému nádraží (Vokzal). To ale znamená, že po jednom náměstí, a sice Svobody, jela po cestě hned dvakrát. Trasy linky č. 4 zůstává dodnes stejná.



Na Kirovském mostě. První snímek ukazuje pohled na levý břeh, kde je nádraží, a další dva pohled směrem k centru.



Tam, kde jde vidět budova, dojela v červnu roku 1898 slavnostně první tramvaj a pak se vrátila zase zpět do vozovny, která je asi 2 km daleko ve směru, kterým jede trolejbus (tj. pořád dále rovně).



V červenci 1992 byla zprovozněna linka č. 5 nádraží – ulice Lazo. Tato linka jezdila naprosto stejnou trasu jako linka č. 3, tj. rovnou po třídě Frunze, v koncovém úseku ovšem odbočovala a využívala novou trať ve vůči třídě Frunze přibližně paralelně orientované ulici Lazo. Později, teprve v roce 2009, byly dráty dotaženy z ulice Lazo až na konec třídy Frunze, takže v severovýchodní části města vznikl malý okruh kolem tamního sídliště s konečnou Mikrorajon Frunze (také zvanou jednoduše Frunze) dostupnou z obou stran, tj. jak po třídě Frunze, tak po ulici Lazo. Na tuto konečnou byly posléze nasměrovány všechny linky jedoucí do dané oblasti (5, 7, 8; viz dále) a původní konečná na ulici Lazo byla snesena.



Na konečné Mikrorajon Frunze. Smyčka byla přístupná pouze z pravé strany, tj. od třídy Frunze. roku 2009 byla dokončena spojka z nedaleké konečné na ulici Lazo, tj. ve směru odleva.









V březnu 1995 byla zprovozněna linka č. 6 třída Frunze – vlakové nádraží, a to nikoli přímou cestou či v trase linky č. 1, ale s pomocí trasy využívané linkou č. 4, tj. po ulicích Těreškovoj, Strojitělej a Černjachovskogo. Mnoho dalších kombinací již na síti vymyslet možné nebylo, každopádně v průběhu času skončila linka č. 2 v krátké trase náměstí Lenina – náměstí Svobody – vlakové nádraží a začala jezdit v dlouhé trase náměstí Lenina – náměstí Svobody – Lenina – náměstí Pobědy – Černjachovskogo – Strojitělej – Těreškovoj – vozovna – třída Frunze. Někdy v 90. letech, možná o něco později, došlo k prodloužení trolejbusové sítě o krátký, 0,8 km dlouhý jednosměrný úsek z náměstí Lenina na Smolenskij rynok, čímž kromě původní trojúhelníkové smyčky okolo parku na náměstí Lenina byla vytvořena ještě jedna bloková. Na ni byly svedeny všechny linky vedené k náměstí Lenina, nicméně v praxi na blokovou smyčku všechny trolejbusy nezajíždějí a otáčejí se už u parku.

V roce 2004 byla během rekonstrukce Kirovského mostu otevřena na nějakou dobu linka č. 7 mající trasu Smolenskij Rynok – náměstí Lenina – náměstí Svobody – třída Frunze – Lazo. Ačkoli byla linka č. 7 po skončení prací zrušena, dočkala se na počátku roku 2010 obnovy, avšak, jak již vyplývá z výše řečeného, nově s konečnou Mikrorajon Frunze a nikoli jen ul. Lazo.

V roce 2005 byla otevřena linka č. 8 v trase Smolenskij rynok – náměstí Svobody – Lenina – náměstí Pobědy – B. Chmel’nickogo – Pravdy – Těreškovoj – vozovna – Lazo. Tato linka má tuto trasu dosud stejnou, ovšem prodlouženou na konečnou Mikrorajon Frunze (viz výše).

V roce 2013 byly otevřeny linky č. 9 a 10, které obě začaly obsluhovat nový úsek v jihovýchodní části

města vedený po ulici Brovki ke konečné Medcentr. Linka č. 9 si dosud svou trasu Smolenskij rynok – náměstí Svobody – ul. Lenina – náměstí Pobědy – Černjachovskogo – Strojitělej – Brovki – Medcentr zachovala a linka č. 10 svou trasu vlakové nádraží – Kirova – náměstí Svobody – Frunze – Těreškovoj – Brovki – Medcentr také.

Dne 23. června 2017 v 15:30 byl zahájen provoz linky č. 11, která spojila nádraží se čtvrtí Medcentr po novém úseku na jihu města vedeném po ulici Voinov-Internacionalistov. Na ulici Voinov-Internacionalistov byly vzápětí svedeny linky č. 6 a 7.

Dne 15. listopadu 2018 byla otevřena linka č. 12, která spojila čtvrť Bilevo 3 s nádražím po ulicích Bogatyreva, Korotkeviča, Moskovskaja, Těreškovoj (tj. kolem vozovny), třídě Frunze a ulicích Zamkovaja a Kirova. Nový úsek o délce asi 3,5 km vedený od jižního konce ulice Těreškovoj na konečnou Bilevo 3 je důležitý pro obsluhu nové čtvrti, nedočkal se ale zatrolejování, takže na něj byly vypraveny parciální trolejbusy, a sice typu AKSM 32100D, které mohou jezdit bez troleje do vzdálenosti 15 km.

Od 1. března 2019 byla s velmi osekaným jízdním řádem (několik spojů denně) na zkoušku zavedena trolejbusová linka č. 13 v trase vlakové nádraží – Titova. Titova je konečná tramvají na severozápadě města, kam momentálně tramvaje nejezdí (viz dále). Tím trolejbusy poprvé v historii „dobyly“ levý břeh Západní Dviny, na kterém se dosud objevovaly jen na nevelkém úseku od Kirovského mostu k vlakovému nádraží.

Trolejbusová síť tedy dnes sestává z rovných 13 linek, dvě (12, 13) jsou obsluhovány s pomocí parciálních trolejbusů. Skladba vozového parku není právě až na parciální trolejbusy moc zajímavá, celý je totiž tvořen vozy od Belkommunmaše, všechny jsou z tohoto století a většina má rok výroby 2010 až 2018. Nalezneme tady vozy typů BKM-32102 (pořízeno 43 ks, momentálně odstaveny 2), BKM-321 (dodány později než předchozí typ, pořízeno 31 ks, odstaven jeden), BKM-20101 (nejstarší v parku, pořízeno 19, dnes v provozu jen dva), BKM-32100D (4 ks, všechny vyrobeny roku 2018) a BKM-201A7 (pořízen 1 ks roku 2004).

Trolejbusová doprava je poměrně rychlá, protože místní trolejbusová infrastruktura je ve velmi dobrém stavu a obvykle je trasována po kapacitních vozovkách. Cena jízdného je 55 kopějek u průvodčího (v přepočtu asi 6 Kč), 60 u řidiče.

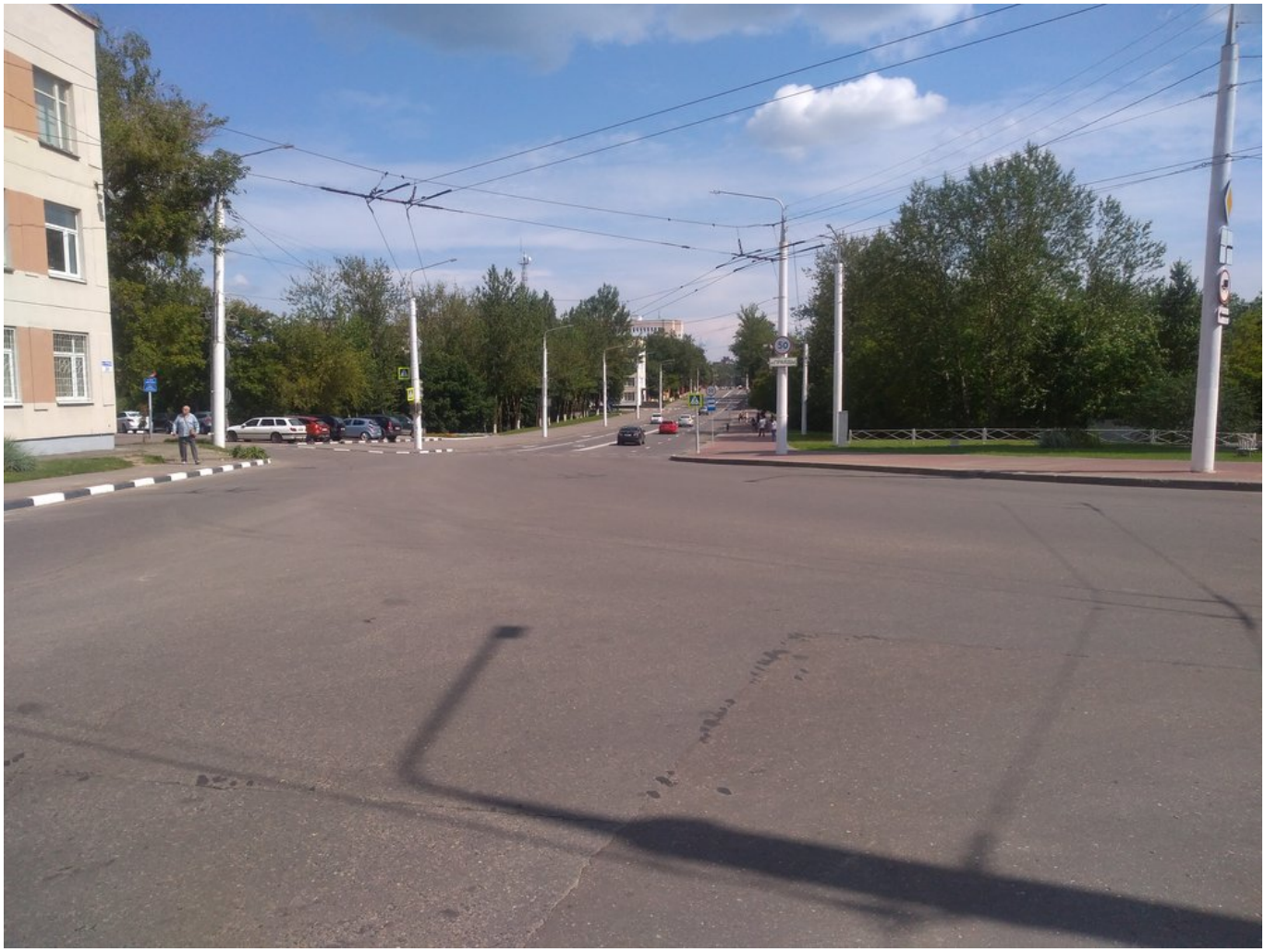
Vitebské trolejbusy zajišťují dlouhodobě nejméně třetinu výkonů místní MHD. Může za to zejména komplexní propojení centra trolejovým vedením s nemalou částí pravého břehu Západní Dviny a také centra a pravého břehu s nádražím ležícím za mostem, přičemž po většinu dne je nabídka trolejbusových spojů na klíčových linkách poměrně hustá. Počet cestujících trolejbusovou dopravou sice klesl z 50 milionů v roce 2000 na 34 milionů v roce 2017, přičemž počet vozidel se stále pohybuje okolo hranice 80 až 90 vozů (momentálně je 93 vozů evidovaných, z toho 78 v provozu) a trolejbusová doprava byla v tomto století opakovaně rozšiřována, na druhou stranu si je nutné uvědomit, že flexibilní maršrutky různého trasování pronikly i do Vitebsku, kde přebírají místní MHD zákazníky, zejména ty, kteří potřebují dál, než kam dnes jezdí trolejbusy. Jistým mínusem je, že vitebské trolejbusy nejezdí, podobně jako je tomu obvykle i v jiných běloruských provozech, v žádných pravidelných intervalech, a tak se mohou mimo špičku objevit na některých relacích delší prázdná časová okna, na která navazuje souběh dvou i tří trolejbusových spojů v těsném sledu za sebou. To je ovšem problém všech provozů, kde nejsou intervaly nějaký způsobem propracovány.



Trolejbus na ulici Bogdana Chme’lnickogo.



Poblíž předchozího místa.



Pohled od ulice Bogdana Chme’lnickogo k ulici Pravdy. Po této trati jezdí linky č. 1 a 8.



Náměstí Lenina. Zleva vidíme nezřetelně (v místech, kde jde vidět “schovaný” zelený autobus) přicházet stopu z blokové smyčky vedené kolem Smolenskogo rynka, z pravé strany se ale blíží stopa původní jednostopé smyčky, která dělá okruh kolem náměstí. Na snímku jde vidět spojení obou smyček.



A jak vidíme z tohoto a dalších dvou snímků, trolejbusům se bloková smyčka zrovna nezamlouvá a parkují na původní smyčce u náměstí Lenina, zatímco delší okruh pro obrat směru absolvují jen některé spoje.


МАГАЗИН
АСБ ЛИЗИНГ
ОАО «АСБ БЕЛАРУСБАНК»
www.asbleasing.by
216



Tramvajová doprava ve Vitebsku je mnohem starší než trolejbusová, byla ostatně zahájena jako vůbec první v Bělorusku, a sice 18. června 1898, tj. o rok dříve než v Moskvě a o devět let později než v Petrohradě. V Běloruské sovětské socialistické republice zůstávala jedinou až do roku 1929, kdy byla zprovozněna tramvajová doprava v hlavním městě Minsku.

Vitebská tramvajová síť byla budována francouzským rodákem Fernandem Guillonem, který získal koncesi na 40 let v tendru, kterého se účastnily celkem tři osoby (Guillon získal 23 z 24 hlasů zastupitelstva). Podmínky soutěže nepřipouštěly koňku a byly poměrně přísné: trať musel vítězný subjekt postavit za své peníze a odvádět z každého provozovaného vozu poplatek. Smlouva o stavbě byla s Guillonem byla podepsána 4. února 1896, do téhož roku také spadá založení akciové společnosti „Vitebskij Tramvaj" (také *Tramways de Witebsk*) v Bruselu. Společnosti sice předsedal Guillon, ale nebyla přímo jeho podnikem, neboť spadala pod jeden místní tramvajový holding (opět se tím ukazuje, jaký význam měli kdysi Belgičané na poli zavádění tramvajových provozů po celém světě). Projekt schválilo imperiální ministerstvo vnitra roku 1896, a tak se už na jaře 1897 mohlo stavět.

Počáteční síť měla formu kříže, jedna trať totiž vedla od vozovny na východě města po třídě Frunze ke Kirovskému mostu a dále k vlakovému nádraží, druhá od Smolenského náměstí (nedaleko dnešní trolejbusové konečné Smolenskij rynok) na náměstí Pobědy. Tramvajové tratě se křížily na náměstí Svobody. Provoz byl zahájen nejprve na trati od vozovny ke Kirovskému mostu, ke kterému se slavnostní procesí dopravilo za zvuků hudby místního skladatele Otty Kramera. Hosté se začali scházet k vozovně již v 10 hodin, následovaly velké ceremonie doprovázené bohoslužbou, poté ona

cesta, po které následoval ve vozovně bohatý oběd, kterým se měli všichni posílit. Celá akce končila okolo 4. hodiny odpolední.

Tramvajová síť měla rozchod 1 000 mm, zahrnovala více než 400 sloupů s rozestupem obvykle 34 m a 6 076,8 m kolejí. Na stavbě se používaly kvalitní materiály ze zahraničí, přesto trať působila na pohled jednoduše, jelikož její koleje měly být kladeny rovnou na zem a bez pražců. Kolejnice tedy byly pospojovány tyčemi, které byly měděné, jelikož odtok proudu se děl přes kolej. Na dráze jako takové se ale nešetřilo, čehož je důkazem i stavba mostu přes řeku Vićba na ulici Lenina určeného jenom pro tramvaj, protože ten stávající by její zatížení neunesl (dnes je na místě obou mostů velký betonový, po kterém jezdí auta i trolejbusy). V den otevření bylo k dispozici celkem 22 vozů, za několik let jich evidoval místní tramvajový park už 34, z toho 18 motorových a 16 přívěsných vozů.

Síť byla částečně dvoukolejná (většinově od náměstí Svobody ke Smolenskému náměstí), jinak jednokolejná s výhybnami (především od vozovny k nádraží), a proud získávala z elektrárny o výkonu 425 kW umístěné na ulici Frunze 13. Vozovna byla postavena na dnes už neexistujícím Zadunovském náměstí (dnes 5-ja ulica Frunze, 7a), tj. tam, kde stojí dnes, byť nyní je vozovna více roztáhlá a přístup do ní je posunut více na východ, zatímco na místě původního vstupu je vytvořen památník místnímu tramvajovému provozu.

Místní noviny o stavbě detailně informovaly, avšak tak jak byla sledována se zájmem, tak byla stejně sledována s velkou skepsí. Na různé instance, včetně na Ministerstvo vnitřních záležitostí, chodily různé dopisy, přičemž jeden z nich psal: *"Město ohrožují nebezpečí a extrémní katastrofa… a cizinci se kromě svého zisku snaží ochudit ruská města …"* Ve Vitebsku se objevovaly zvěsti o tom, že nový druh dopravy poškodí telefonní a telegrafní linky, kočí povozů zůstanou bez práce – jízdné v tramvaji bylo několikrát menší. Lidé se báli, že pod koly tramvaje někdo každý den umře a koně, kteří se pohybují po mostech, začnou skákat ze strachu přes zábradlí a budou padat do řek.

Černé scénáře se ovšem nenaplnily a tramvaje se staly oblíbenými, přesto se objevily různé stížnosti z provozu, ať už na chování personálu, nebo vozidel. Tramvaj znamenala pro město velký pokrok, díky elektrárně se do města dostalo i osvětlení. Francouz Guillon si sice mohl zpočátku mnout ruce – tramvaje jezdily i 18 hodin denně –, netušil ovšem, že nastoupí Velká říjnová socialistická revoluce a jím vedený podnik již na podzim roku 1917 převezme sovětská správa a v lednu roku 1918 bude znárodněn. Válečná léta nebyla pro tramvaj zrovna pozitivní, její existence ale pomáhala celé společnosti.

Ve 20. letech zmizela z vozů původní modrá barva a místo ní se na vozech začala používat červená, což je barva, která přetrvala dodnes. V roce 1923 byl mezi řidiče místního provozu zaevidován i sám V. I. Lenin, nicméně v tomto případě se jednalo pouze o titul čestného řidiče, který mu byl přidělen, jelikož sám Lenin nikdy tramvaj ve Vitebsku neřídil.

Roku 1925 byla postavena tramvajová trať od náměstí Pobědy po ulici Černjachovskogo směrem na jih k leteckému klubu, a to do míst, kde je dnes nevyužívaná nácestná konečná Lučesa. V roce 1931 byla otevřena trať o délce více než 2,5 km vedená od nádraží na jih k závodu na předení lnu Dvina, která podjížděla železniční trať. Jednalo se o poslední úzkorozchodnou trať, která byla ve městě vybudována, následně se totiž rozběhl proces konverze sítě na rozchod 1 524 mm.

V první polovině 30. let, zřejmě v roce 1934, se poprvé od zahájení provozu objevily ve městě vozy nového typu, a sice typu Ch vyráběného Mytiščinským strojírenským závodem (dnes Metrovagonmaš). Do roku 1937 byly všechny tramvajové tratě převedeny na široký rozchod a staré vozy belgické výroby byly vyřazeny ve prospěch domácích.

Ještě před válečnými boji byla otevřena nová (původně jednostopá) trať po ulici Gagarina na severozápad města, kde se nacházel závod na výrobu cihel. Stejně tak byly tramvaje od náměstí Pobědy napojeny na levý břeh přes nový most imeni Blochina, který byl otevřen roku 1934 a byl jako první v celé BSSR určen pro provoz aut a tramvají. Dále ještě došlo k prodloužení trati po třídě Frunze směrem dále do vojenského městečka, která ale zřejmě neměla dlouhého života.

Roku 1936 ovšem došlo k uzavření tramvajového provozu na ulici Kirova, kde byl natažen asfalt, a tak musely tramvaje jezdit od nádraží ke Kirovskému mostu oklikou (jednostopě k němu a jednostopě jinými ulicemi zpět k nádraží), nicméně přeložené koleje v roce 1963 stejně snesli, stejně jako úsek přes řeku, a tramvaje se tak už přes Kirovskij most více nepodívaly a sloužil jim už jen jižněji ležící most Blochina. Stav tramvajové sítě v roce 1941 je k vidění zde.



Na severovýchodní smyčce Gagarina a v jejím okolí.






647



Jak bývalo v minulosti zvykem, přepravovaly i ve Vitebsku tramvaje náklady, takže není překvapením, že existovaly i nákladní vlečky, po kterých se tramvaje prohánělly. Dle dostupných informací byly tyto vlečky čtyři.



Konečná m. Gor’kogo na jihozápadě města není zrovna fotogenická.




TOI TOI
TOI TOI







Během Velké vlastenecké války tramvaj nejezdila a nefungovala ani elektrárna. Jakmile boje skončily, byly tramvajová infrastruktura i vozový park v bídném stavu: co nebylo poškozeno, bylo demontováno, nebo se nedalo použít. Ve městě navíc nezůstal ani jediný přívěsný vůz.

V roce 1946 úřady zavelely k obnově tramvajového provozu a prohlásily ji "celonárodní stavbou", což znamenalo, že na ni povoláni nejen zaměstnanci z řad podniku, ale i mnozí občané Vitebsku. Ruku k dílu přiložili rovněž zaměstnanci dalších závodů a továren města. Peníze, techniku a potřebné materiály přidělila Rada ministrů BSSR.

Tramvaje se ulicemi města poprvé po válce rozjely dne 5. října 1947 (bez cestujících proběhla první zkouška už 17. července 1947), kdy již bylo obnoveno 19 vozů a 25,2 km trati. Nejprve byla otevřena jen trať z centra od Smolenského náměstí na jihozápad města, avšak do konce 40. let se podařilo obnovit čtyři linky. Na počátku roku 1950 bylo evidováno 22 motorových a 14 přívěsných vozů.

V 50. až 60. letech 20. století byl tramvajový park obnovován (začaly přicházet vozy KTM-1 a KTP-1, později KTM-2 a KTP2, a rekonstruovaly se staré) a dále došlo k výstavbě některých nových úseků a tratí: v roce 1960 byla trať prodloužena ze závodu Dvina o 4,1 km dále na jihozápad do čtvrti Markoviščina a v roce 1962 byla otevřena trať od nádraží na západně ležící konečnou Titova (t. č. mimo provoz kvůli rekonstrukci mostu). Došlo také k přestavbě a zdvoukolejnění trati na ulici Gagarina. V roce 1967 byla prodloužena trať od vozovny po třídě Frunze na dnešní konečnou SOOO "Marko". Prodloužený úsek měl délku zhruba 2,5 km.

Dne 1. září 1965 zmizeli z motorových vozů průvodčí a o dva roky později i z přívěsných vozů. Zaváděno bylo postupně samoobslužné odbavování s nákupem jízdenek v kioscích a vybraných obchodech, které ovšem na konci 90. let skončilo, a ve vozech se opět namísto mechanických označovačů objevili průvodčí, kteří tam jsou dodnes.

V 70. letech byla otevřena od centra východně ležící tramvajová trať na třídě Ljudnikova, která znamenala přímé napojení vozovny s ulicí Gagarina. Tramvaje ovšem tímto zmizely ze Smolenského náměstí (nový úsek se napojoval na ulici Gagarina o něco východněji), potažmo z úseku Smolenské náměstí – náměstí Svobody (tj. severní úsek ulice Lenina). Jednalo se o první krok, který vedl k odstranění tramvají z historického jádra města, ten druhý proběhl roku 1983, kdy se tramvaje zcela přestaly objevovat na náměstí Svobody, a to proto, že zmizely jednak ze západní části třídy Frunze (od náměstí Svobody k vozovně) a jednak i z jižní části třídy Lenina (od náměstí Svobody k náměstí Pobědy). Jak již víme z textu výše, jižní část třídy Lenina obsadily v dané době trolejbusy.

Ještě v 70. letech byla postavena trať od náměstí Pobědy po Moskevské třídě směrem na východ, ze které vycházela také nová větev k severně ležící vozovně. V dostupných zdrojích se bohužel objevují vzájemné rozpory ohledně dat realizací jednotlivých tratí, proto není vždy možné určit, jaká byla přesně posloupnost výstavby a otevírání nových tramvajových úseků. V roce 1980 měla každopádně místní síť 13 linek, což bylo nejvíce v historii, pak už se jejich počet snižoval. Přesto ještě byla dobudována tramvajová trať od leteckého klubu po Novolučeskoj ulici, která alternativně napojila čtvrť Markoviščina z jihu.

Roku 2000 pak byla dostavěna zatím poslední tramvajová trať na východě města, která vede po ulici Petrjusja Brovki na konečnou Nikropol'e umístěnou v jihovýchodní části města. Dnes má tramvajová síť jen pět linek (do 15. listopadu 2018 jich měla dlouhodobě 9, kvůli rekonstrukci mostu na trati vedené na západní konečnou Titova ale byly čtyři dočasně na zhruba dva roky zrušeny), jednu velkou vozovnu a vlastní muzeum.

Dodejme, že dopravce vitebských trolejbusů a tramvají, jenž jméno Filial "Gorodskoj električeskij transport g. Vitěbska", disponuje bohatým webem a mj. na něm nabízí zájemcům muzejní a jiné jízdy. Za zhruba 500 Kč až 600 Kč na hodinu si je možné pronajmout trolejbus či tramvaj.

Evidovány jsou momentálně v parku dopravce vozy pěti typů: BKM 62103 (nejnovější, dodán v letech 2009 až 2014 v počtu 44 kusů, 16 z nich je momentálně odstaveno), BKM 60102 (dodán v letech 2005 až 2009 v počtu 15 kusů, 1 je momentálně odstaven), 71-605 (dodáván v 70. a 80. letech, nejezdí již žádný, několik kusů je přesto stále evidováno), 71-608KM (dodán v letech 1995 až 1997 v počtu 6 kusů, 1 je momentálně odstaven) a 71-605A (dodán v roce 1991 v počtu 20 ks, všechny až na jeden odstavený jsou již vyřazeny). Všeho všudy je tedy v provozu 47 vozidel. Stav tratí není nijak zářivý a dal by se charakterizovat spíše jako uspokojivý až zachovalý. Vozit se místními tramvajemi není úplná legrace, tradičně jsou totiž vypravovány sólo vozy, které, když se zaplní, nepůsobí vůbec komfortně, tramvaje navíc působí v provozu pomaleji než trolejbusy. Čistota interiéru by také mohla být vyšší. Jízdné je stejné jako v trolejbusech.

Následovat budou ještě čtyři díly. První díl zde. Druhý díl zde.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Poděkování: Vladimir Fišman

Url: Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (3) – Vitebsk