

Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (2) – Babrujsk a Mohylev

04.08 2019 11:02, Redakce, Nezařazené

Ve druhém díle seriálu se podíváme do dalších dvou provozů v Bělorusku, které jsou čistě trolejbusové, jmenovitě do Babrujsku a Mohylevu.

Babrujsk

Toto město se nachází asi 160 km jihovýchodně od Minsku. Trolejbusová doprava v něm byla slavnostně zahájena dne 30. srpna 1978, když na místo doraziví státní komise podepsala akt o ukončení stavby. Tato tehdy sestávala jednak z jedné trati o délce více než 8 km, která vedla ze severu města od závodu na výrobu pneumatik Bobrujskšin (dnes Belšina) k jižně ležícímu centru, a to do ulice Dzeržinskogo. Konečná v centru byla řešena jako bloková smyčka. Dále byly součástí stavby dvě měnírny, jedno dispečerské stanoviště „Jeloviki“ a vozovna se zázemím, která začala být stavěna jako první ze všech objektů už roku 1974.

Oficiálně ale provoz, který zajišťovalo město, začal fungovat teprve od 2. října 1978, kdy bylo evidováno 28 trolejbusů a 189 pracovníků. Jelikož s provozem trolejbusů nebyly v Babrujsku žádné zkušenosti, snažilo se město nejprve zajistit lidi z jiných provozů jako Minsku, Mohylevu, Brjansku a dalších. Výprava v prvních týdnech provozu obvykle čítala 16 až 18 vozů. Od října do konce roku 1978 bylo přepraveno 2,925 milionů lidí.

Nový dopravní prostředek si místní občané rychle oblíbili, do dalšího prosince již bylo přepraveno okolo 18 milionů cestujících, ačkoli byla k dispozici nadále jedna trať i linka. Roku 1980 byla zprovozněna odbočná, asi 2 km dlouhá trať od centra k západně ležícímu vlakovému nádraží a na ni zamířily delší linka č. 2 (jedoucí k závodu) a linka č. 3 (jedoucí na ulici Dzeržinskogo). Druhá zmíněná za nějakou dobu ovšem v tichosti zmizela. Roku 1983 byl zahájen provoz po Šinnoj ulici k závodu Bobrujskfermmaš (dnes Bobrujskagromaš), který se zabýval výrobou zemědělské techniky. V tu dobu už bylo k dispozici 54 trolejbusů (až do poloviny 90. let se pořizovaly vozy typu ZiU-682 v různých podtypech). Na tuto trať byla od závodu na pneumatiky svedena linka č. 2. Od Bobrujskfermmaše

byla k nádraží vypravována linka s označením 2a. V 80. letech byly zavedeny na zkoušku i linky 1k a 2k, které obě končily na Socialistické ulici (nedaleko od centra), po čemž dosud zůstává jako památka nácestná bloková smyčka se zastávkou Dom Svjazi.




2
129
СИНЭВО


САЮЗДРУК
bon aqua
151


www.synevo.by
СИНЭВО
151



Konečná na ulici Sikorskogo.


129
#ПОЕХАЛИ_С_НАМИ
ТАКСИ ТВОЕГО ГОРОДА
7879
Би·Би
КОПЕЙКА





Za časů perestrojky byla změněna orientace vedení trolejbusů na konečné u nádraží – nově se začalo jezdit po směru hodinových ručiček a nikoli proti. S velkým zápalem byla tehdy stavěna trať po ulicích Gagarina a Ul'janovskaja, díky kterým by bylo možné jezdit mezi oběma závody a centrem města po druhé trati. Trať se ještě nepodařilo celou dokončit a už byla se stejným entuziazmem demontována.

V roce 1997 byla od konečné při závodu Belšina postavena krátká, asi 500m větev na novou konečnou rynok Jeloviki. Ta sice mohla zjednodušit přístup do závodu některým jeho pracovníkům, avšak, jak název napovídá, její hlavní úlohou byla obsluha tržiště. Jednalo se o areál o rozloze asi 220 ha, který představoval klasickou tržnici 90. let, jakých se i u nás v ČR objevilo po revoluci hned několik. Dalo se zde nakoupit nejlevněji v celém Babrujsku a jednu dobu sem na obědové pauzy zajížděly všechny trolejbusy. Nicméně postupně s rozvojem různých obchodních center popularita tržiště upadala a netáhl ani obchod s automobilovými produkty, takže od roku 2013 začalo omezování trolejbusového provozu, které nakonec skončilo zavedením téměř nulového provozu do této lokality a ukončováním trolejbusových spojů na starší konečné u závodu. Tržiště bylo uzavřeno, a tak nebylo nutné trolejbusy vozit až k němu. Na to ovšem nereagovaly zastávkové označníky, což zaujalo místní žurnalisty, kteří poukazovali na porušování běloruských zákonů.



Snímky u konečné při závodu Belšina.


Могилевоблавтотранс
158
8(025)768-50-57
133




maxim
Поездки
по городу
70-03
САРДЭЧНА
ЗАПРАШАЕМ!



Jak ukazuje tento snímek (trolejbusy se otáčejí za zády fotografa), město u závodu na výrobu pneumatik končí a následuje už jen les. Krátká větev k tržišti je vedena po paralelní ulici vpravo vzdálené asi 300 m. Vpravo je také umístěn onen závod.



V roce 2000 byla otevřena trať od Šinnoj ulice do 5. a 6. mikrorajonu ležících východně od závodu Belšina. Oba mikrorajony (čtvrtě) tvoří jedno velké sídliště, na jehož konci byla zřízena konečná ul. Sikorskogo, a byly napojeny nejprve linkou 2a vedenou k nádraží a poté i linkou 2 vedenou k závodu na pneumatiky, čímž přestala být používaná trať (ze které se roku 2000 de facto stala vlivem otevřené tratí k sídlišti malá větev) do závodu Bobrujskagromaš. Nicméně od roku 2003 došlo ke změně v číslování, a tak jsou od té doby k dispozici tři linky, a sice č. 1 od závodu na pneumatiky do centra, č. 2 od sídliště k nádraží a č. 3 od závodu na pneumatiky k sídlišti. Po nějakou dobu byla zkoušena i linka č. 4, kterou obsluhoval kloubový trolejbus typu BKM-33300A (také psáno jako AKSM-33300A) s dieselagregátem Kirsch. Nicméně tento trolejbus dodaný roku 2006 (vyroben byl ještě jeden kus pro argentinskou Córdobu) ještě nebyl vybaven automatickým stahováním a nasazováním sběračů, a tak řidič musel v polovině trasy sídliště – Krylova – nádraží ručně shazovat sběrače a při zpáteční trase je opakovaně nasazovat, přičemž musel vcházet do vozovky, což proces nedělalo ani pohodlným, ani bezpečným. Proto byla „čtyřka“, jejíž nezatrolejovaná trasa je zobrazena na přiloženém plánku, po čase zrušena a trolejbus se přestěhoval na linku č. 2, kde agregát nevyužije.



Bloková smyčka v centru (ul. Dzeržinskogo) (3x).




ДОМОЧАЙ
158



Interiér vozy BKM.

Momentálně je délka tratí v Bobrujsku zhruba 20,4 km (jednosměrně) a navzdory plánům síť značně rozšířit (včetně opětovného zřízení trati po ulicích Ul'janovskaja a Gagarina) se dosud nic nerealizovalo, na některých ulicích jsou přitom osazeny vhodné sloupy. Mezitím ovšem otěže v místní dopravě začaly přebírat autobusy a maršrutky, které sbírají a vysazují cestující na daleko větším počtu míst ve městě, což se podepisuje na počtu cestujících přepravených trolejbusy: z 31,6 milionů osob registrovaných 2000 byl registrován pád na 13,6 milionů registrovaný rok 2017. Počty cestujících soustavně klesají, zatímco počet trolejbusů zůstává nadále v intervalu 50 až 60 vozů.

Kromě již zmíněného „kloubáku" od Belkommunmaše provozuje dopravce ještě jeden jeden „kloubák" MAZ-215T a dále 2 vozy MAZ-ETON T203, 5 vozů BKM-321, 7 vozů BKM 20101 (tři odstavené) a 35 vozů 32102. Park dopravce tedy momentálně čítá 51 vozů, z toho 48 provozních, a je přitom soustavně obnovován (byl i v tomto roce), takže je poněkud překvapivě mladý. Vozy působí poměrně čistě a udržovaně.



U nádraží (4x).


2
130
МАРАФОН
СКИДОК


130
ВСЕГДА
НИЗКИЕ
ЦЕНЫ



Jízdenky se musí koupit ve stáncích nebo u řidiče, u kterého jsou o pět kopějek dražší, a sice namísto 55 je třeba platit 60 kopějek, v obou případech si ale musí jízdenku cestující následně označit v mechanických strojcích umístěných na madlech. Při štěstí na spoje (“trojka” jich moc neeviduje) se dá celá síť projet bez problému za necelé 3 hodiny.

Mohylev

Mohylev je na východě Běloruska umístěné, značně roztáhlé město se 383 tisíci obyvateli, jehož většina hlavních ulic je zatrolejována. Již v letech 1910 až 1935 se místní obyvatelé mohli vozit koňkou. V roce 1966 se objevil nápad zavést do města trolejbusy, stavba infrastruktury ovšem neprobíhala rychle. První trolejbusy tak vyrazily do ulic města 19. ledna 1970, a to na trase Vokzal (vlakové nádraží) – posjolok Kujbyševa. Ve druhém uvedeném místě situovaném západně od centra byl od konce 60. let 20. století zřizován velký chemický závod imeni Kujbyeševa na výrobu umělých vláken (dnes Mogiljovchimvolokno, podstatná část jeho areálu byla nedávno sanována). První trolejbusová trať měla délku přes 10 km a byla polookružní, když k závodu jezdily trolejbusy přes centrum kolem náměstí Ordžonikidze a ulici Čeljusknicev a zpět po ulici Kosmonavtov a třídě Miru. Nejprve bylo v provozu 6 vozů, od 28. ledna 1970 už 18.

Neuběhlo mnoho času a v listopadu 1970 byla otevřena linka č. 3 vedená po nové trati z náměstí Ordžonikidze k teplárně TEC-2 umístěné na jižní periferii města. Jezdila po třídě Puškina, ul. Gabrovskaja a třídě Šmidta.

V roce 1974 byla otevřena linka č. 5, která jezdila v trase náměstí Lenina – TEC-2 po třídě Mira, ulici

Kosmonavtov, ulici Leninskaja a prospektu Šmidta. Na jih k teplárně se tedy dalo dostat již dvěma směry. U náměstí Lenina byla zřízena jednostopá smyčka, která jej obepínala. V 80. letech byla ale linka č. 5 protažena k nádraží, a tak byla smyčka zrušena. Ještě předtím, někdy v 70. letech, byla zprovozněna linka č. 2, která od nádraží jezdila stejně jako linka č. 1 do centra, tj. jela kolem náměstí Ordžonikidze, a následně pak po ulici Čeljusknicev přijížděla k závodu, avšak namísto otočení doprava na ulici Kosmonavtov pokračovala dále na západ po novém úseku na konečnou DP Zeljonyj Lug. Linka č. 1 tímto krokem přestala jezdit polookružně a byla vedena v nové trase ulice Kosmonavtov – ulice Leninskaja – třída Šmidta – TEC-2. Na ulici Kosmonavtov, před (při pohledu od centra města, při pohledu řidiče trolejbusu této linky ovšem za) stykem s ulicí Čeljusknicev, jí byla zřízena smyčka, která byla v době zprovoznění linky č. 5 posunuta více na sever, k rozhraní s ulici Lazarenko. Z tohoto textu každopádně vyplývá, že jakmile byla zprovozněna linka č. 5, stala se linka č. 1 de facto její krátkou verzí.

Někdy ještě v 70. letech byla také vytvořena linka č. 4, která jezdila od nádraží přes centrum a po třídě Puškina k masokombinátu, když využívala nového nevelkého úseku od třídy Puškina vedeného dále jihovýchodním směrem.

V roce 1982 byla linka č. 4 prodloužena po třídě Dimitrova a Vitebské třídě do nově budované čtvrti Ljubuž umístěné na východě. Suma sumárum se tedy trolejbusy postupně rozšiřovaly na jih, jihovýchod/východ a západ, tak jak se rozpínala městská zástavba.

V letech 1997 došlo k posledním velkému rozšíření sítě o zhruba 6km trať do závodu Mogiljovtransmaš na severu Mohylevu, s velkou smyčkou na konci, která byla v polovině první dekády tohoto století upravena, a o zhruba 2,5km trať vedenou od nádraží k železničnímu přejezdu na severu města. Poslední investicí byla nácestná smyčka Oblgaz na třídě Šmidta umístěná na jihu města. Momentální situace v linkovém vedení je tak pochopitelně jiná, než jaká byla v 80. a 90. letech, avšak linky č. 3 a 5 svou původní trasu dosud nezměnily.

Dnes je celková délka sítě v jednom směru 50 km, síť je napájena 12 měnírnami. Trolejbusová síť se dá sice celá projet během necelého jednoho dne, ale nejedná se o ježdění zábavné, neboť řada tratí je vedených jako ramena, která jsou poměrně dlouhá, rychlost trolejbusů přitom není nijak vysoká. Jako ve všech běloruských trolejbusových provozech, i tady vládnou podvěsné výhybky a absentují delta závěsy, stav místní infrastruktury přitom není nijak zářivý.

Pokud jde o vozový park, nejprve se do ulic města dostaly tehdy masově vyráběné vozy ZiU-5, avšak od 80. let byly masově nahrazovány vozy z rodiny ZiU-682, kterých přišlo v různých provedeních do roku 2004 okolo 400 ks. Od poloviny 90. let se do ulic začaly v celkovém počtu více než 30 ks dostávat trolejbusy AKSM-101 a AKSM-101A, které vyráběl Belkommunmaš. V roce 1993 dorazil do Mohylevu kloubový vůz Kyjiv-11 a roku 1996 druhý. Tento typ vyráběl ukrajinský podnik Aviant, avšak pět kusů montoval lokálně Belkommunmaš (více k tomuto tématu viz další tištěné číslo ČsD). Mladší z vozů (ev. č. 295) vydržel v provozu jen do roku 2004 a druhý (ev. č. 270) až do roku 2014, ovšem už s odřezaným (roku 2005) zadním článkem a pouze v roli technické pomoci. V tomto století probíhaly dodávky trolejbusů AKSM-201, AKSM-20101, BKM-321 a BKM-32102 (tento nejpočetnější, dodán ve více než 90 kusech).



Severní konečná u přejezdu.







V roce 2003 se v pravidelném provozu objevil kloubový trolejbus AKSM-33302 vyrobený Belkommunmašem roku 2001. Tento trolejbus je jediný existující (spadá do rodiny kloubových trolejbusů AKSM-333, také označovaných jako BKM-333) a získal ev. č. 022. Od let 2015/2016 je tento prototyp (má tyristorovou výzbroj a stejnosměrný motor), který doprovázely časté technické závady, mimo provoz a čeká v zakonzervovaném stavu na svůj zánik. Kvůli vážným problémům s nápravami se jeho rekonstrukce vůbec nevyplatí.

Nicméně díky velkým dodávkám trolejbusů z Belkommunmaše je dnes provoz složen z ucházejících vozů, velikost parku je však oproti konci 80. let zhruba poloviční, momentálně má dopravce k dispozici 108 vozů, z toho 100 provozních, a další 4 služební a 1 muzejní (ZiU-5D). Mezi léty 2000 až 2017 spadl počet cestujících z 92,5 milionů osob na 36,5 milionů osob, což je drastický propad. Není se ale čemu divit, příčiny jsou stejné jako u jiných běloruských provozů.

Momentálně jsou v provozu trolejbusy typů AKCM-32102 (89 z 92 dodaných), AKCM-20101 (5 z 15 dodaných) a BKM-321 (6 z 6 dodaných).

Název dopravce se během let měnil, dnes nese složitý název «Mogiljovskij filial Trollejbusnyj park № 1 OAO „Mogiljovoblavtotrans“» («*Могилёвский филиал Троллейбусный парк № 1 ОАО „Могилёвоблавтотранс“*»). Pod podnik spadá jediná vozovna, která je umístěna na západě města u linky č. 2. V praxi trolejbusy mimo špičku obvykle pauzují na konečných (u teplárny se jich sjede občas i okolo 10) a do vozovny nezatahují. V plánu je delší dobu stavba několika trolejbusových tratí, jedna má vést z třídy Miru do západně ležící čtvrti Sputnik k oblastní nemocnici (cca 2,5 km), druhá z ulice Lazarenko, od Dramteatra, do ulice Kosmonavtov (necelé 2 km), čímž by bylo napojeno

centrum města s ulicí Kosmonavtov přímo, a další od čtvrti Sputnik do severozápadně ležící čtvrti Kazimirovka (cca 2 km). První trať byla slibována již roku 2012 s tím, že se na ni zpracovává projektová dokumentace, prostředky na její výstavbu se ale nenašly.



Na jihu u elektrárny.



Hotová kolekce trolejbusů.





Ačkoli by si vozový park zasloužil lepší údržbu (některé vozy od Belkommunmaše působí dobře jen první týdny provozu, pak interiér pod náporem cestujících začíná pomalu degradovat a vyžaduje zvýšenou údržbu) a sám ředitel dopravního podniku před dvěma lety prohlásil, že si ve vozovně snaží vyrábět náhradní díly sami, jelikož nemají peníze nazbyt, ve městě se objevily dva čínské elektrobusy CRRC, které byly od ledna 2018 nasazeny na trolejbusovou linku č. 4. Nicméně elektrobusy s pomalým dobíjením typu CRRC TEG6125BEV03 nebyly koupeny, ale byly Mohylevu věnovány čínskou provincií Chu-nan jako dárek při příležitosti 750. výročí běloruského města. Spolu s nimi byla instalována dobíječka na 380 V. Dojezd elektrobusů je okolo 250 km na jedno nabití. Proč jezdí elektrobusy na trase trolejbusů a nikoli autobusů, zůstává záhadou. Jeden z elektrobusů měl na počátku března 2019 dle dostupných informací technickou závadu, po které se stal neovladatelným a pokosil jednu zastávku. Nikomu se nic nestalo.

Cena jízdného je 55 kopějek u průvodčího (v přepočtu asi 6 Kč), 60 u řidiče.

Text a neoznačené foto: Vít Hinčica

Titulní foto: trolejbus AKSM-33300A, autor: Vladimir Fišman, 2015.

Poděkování: Vladimir FIšman

První díl seriálu zde.

Url: Za trolejbusy a tramvajemi do Běloruska (2) – Babrujsk a Mohylev