

ВАСИЛЬКОВЫЙ МАРШРУТ



Тематический музей находится на проспекте Фрунзе.

Антон СТЕПАНЦЕВ/ИД «Беларусь сегодня»

Андрей ЮРЬЕВ

■ Знакомьтесь с летним завораживающим Витебском куда интересней из окошек трамвая. Здесь он в особом почете.

ВАГОНЧИК ТРОНУЛСЯ

125 лет назад Витебск первым из белорусских городов пересел на трамвай. По колоритным улочкам он стал колесить в 1898 году - раньше, чем в Минске, Москве и Петербурге.

История витебского трамвая начинается на закате XIX века, когда заключили договор между Витебской городской управой и промышленником Фернаном Гильоном. Француз, щедро направляя средства на строительство полотна и электростанции, получил права на его владение на сорок лет. В те же годы над городом за клубились густые пары от первой местной электростанции. К слову, на

некоторых картинах Юдея Пэна, организовавшего в Витебске школу рисования и живописи и воспитавшего сотни талантливых учеников, среди которых Шагал, Цадкин, Лицицкий, можно узнать трубы сооружения из красного кирпича, ведь художник жил неподалеку.

Первый вагон местные жители встретили громогласным «Ура!». Взрослые и дети сбегались со всей округи посмотреть на удивительную конку, следовавшую по рельсам без лошадей. Звенящую и шумную. Желающие опробовать технологическую диковинку должны были заплатить за полный билет пять копеек, за льготный - три. Зато можно было проехать пять километров по программе «два в одном»: добраться до нужного места и заодно полюбоваться городом: зданием окружного суда, ратушей, старинными храмами. Тогда история трамвайного парка начиналась с восемнадцати

моторных и шестнадцати прицепных вагонов.

ПРИРОС НОВЫМИ МОДЕЛЯМИ

В беспокойные революционные годы начала XX века предприятие витебского трамвая было национализировано. А в 1921-м в ряды трудящихся электростанции торжественно зачислили почетным машинистом Ленина.

Так выглядели город и остановка общественного транспорта в начале XX века.



grodno.belprofrans.by

СОБЫТИЕ

ИЗ ДИНАМИКОВ - ГОЛОС СПИРИДОВИЧ

■ В день старта продаж билетов на «Базар» начал курсировать фестиваль «экземпляр».

- Украшенный символами фестиваля - васильками, он ходит по маршруту № 1 и № 6. Последняя цифра выбрана не случайно. В этом году фестиваль у нас 33-й - можно расшифровать магию чисел: три плюс три равняется шесть. Кстати, особенность транспорта не только в полевых цветах насыщенного синего цвета. На протяжении всего маршрута пассажиров сопровождает голос бессменной ведущей Алены Спиридович.

Харизматичная творческая дива озвучивает названия остановок и приглашает на июльский форум.

- Очень любим и всегда ждем Алену Спиридович, - признается, плавно покачиваясь в брендированном вагоне, Татьяна Павлюк. - Ведущая всегда радуется своим образом, голосом и жизнерадостностью. Послушаешь ее, и на душе становится теплее.

- Витебск в фестивальные дни буквально оживает. Всем нравится эта атмосфера. И в трамвайчиках наших прокатиться - не во всех городах они есть, - улыбается местная жительница Людмила Шувалова, компостируя талон.

Кстати, в Беларуси доехать из пункта А в пункт Б на трамвае можно только в четырех городах: Минске, Новополоцке, Витебске, Мозыре.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ МУЖЧИНА И ФУРАЖКА С НОМЕРОМ

■ В музее, посвященном этому виду транспорта, много любопытных экспонатов.

Статный, добродушный кондуктор предлагает приобрести билет за три копейки. Похоже, проскочить «зайцем» не получится. Незамысловатая композиция «сопровождающего» в бронзе размещается в Витебске на проспекте Фрунзе рядом с трамвайным депо.

Кондуктор, как и трамвай рядом, - дореволюционный. Форменная одежда, фуражка с номером, нагрудная бляха - все как в начале XX века. Кстати, до 1914 года кондукторами в витебских трамваях были исключительно мужчины.

Экспозицию Музея истории Витебского трамвая можно разделить на пять отделов, каждый посвящен определенному времени. Первый рассказывает о строительстве и пуске этого

Гражданская война внесла свои коррективы в функционирование транспортных артерий: по трамвайным путям пустили грузовые платформы для перевозки раненых солдат.

В 1930-е годы динамично развивающийся город стал крупным научно-промышленным центром страны. Начиналось активное строительство трамвайных путей, которые, как паутина, следовали к фабрикам, заводам, комбинатам. Грузы с предприятий доставляли спецсоставом с усиленными платформами на территорию товарной железнодорожной станции в районе завода имени Коминтерна.

Трамвайное движение во время Великой Отечественной замерло и оживилось только в 1946 году. Удобный транспорт был незаменим в доставке кирпича и других стройматериалов для возрождения города.

Кроме грузовых перевозок в Витебске расширяли и общественные маршруты, соединившие, как и раньше, два берега Западной Двины.

Протяженность путей увеличивалась, трамвайный парк прирастал новыми моделями.

В начале девяностых страна балансировала на краю пропасти - резкий спад производства, сокращение рабочих мест, рост безработицы. Экономические неурядицы сказались и на работе городского транспорта - количество трамваев на витебских улицах сократилось на тридцать процентов. Но Беларуси удалось благополучно преодолеть сложный этап - экономика адаптировалась к новой реальности.

В июне 1998 года город на Двине торжественно праздновал столетие трамвая. По договоренности с вагоностроительным заводом Санкт-Петербурга по Витебску стали курсировать «питерские гости». Потом город перешел на электротранспорт белорусского предприятия «Белкоммунмаш». Трамвай слегка покачивается, но не дребезжит, как его древние сородичи. Для витебчан поездка этим видом транспорта по любимому городу становится лишним поводом для радости.

РЕТРОСПЕКТИВА

транспорта. Затем история охватывает период с 1918 по 1941 год. Третий посвящен Великой Отечественной войне. Четвертый раскрывает интересные факты о послевоенной истории трамваев до 1970 года. И завершают экспозицию рассказы о наших современниках.

Гостей встречает и старинный колоритный вагон, который установили на пьедестал к 110-летию трамвайного движения в городе на Двине. Уникальный экспонат - рельс немецкой фирмы «Бохум», выпущенный в 1898 году. Именно такие лежали изначально в Витебске. Тогда в городе было чуть больше пяти километров путей. Трамваи ходили по четырем маршрутам с 7 утра до 9 вечера. Водитель, которого называли «ватман» («электрический мужчина»), работал в одну смену. Правда, он мог отлучиться на продолжительный трехчасовой обед.

В музее также можно увидеть документы, пожелтевшие от времени фото, сравнить схемы маршрутов из прошлого с современной навигацией.