

Čtyři moldavské vlaky (2. díl)

17.6.2025 - Jiří Mazal | OZ VLAKY.NET

Brzy už po širokých bulvárech pod trolejbusovými dvoulinkami míjíme benderská sídliště a chystáme se k výstupu na prázdném autobusovém nádraží. Do zastávkových zálivů řidič ani nezajede, vysadí nás na začátku a ihned pokračuje do podněsterského hlavního města Tiraspolu.

Brzy už po širokých bulvárech pod trolejbusovými dvoulinkami míjíme benderská sídliště a chystáme se k výstupu na prázdném autobusovém nádraží. Do zastávkových zálivů řidič ani nezajede, vysadí nás na začátku a ihned pokračuje do podněsterského hlavního města Tiraspolu. Sice jsme se nesvezli vlakem, ale za hodinu a čtvrt jsme z Kišiněva přijeli do centra Bendery, zatímco vlak by nás po rovných dvou hodinách vysadil na poměrně vzdáleném nádraží Bendery 3. Cestou do našeho hotelu se zastavíme ve směnárně, abychom směnili nějaká Eura za podněsterské Rubly, protože klasické platební karty Visa či Mastercard zde používat nemůžeme. Místní své karty ruských bank používají bezproblémově.

Ubytování v hotelu Prietenia ovšem můžeme zaplatit i v moldavských Lei. Hotel je trochu retro (hlavně výtah je dosti archaický). Na recepci vedle sympatické recepční ozdobené svatojiřskou stuhou i netečně sedí ruský voják. Nabízí nám snídaní za příplatek, kterou nakonec odmítneme, a tak nám slíbí alespoň rychlovarnou konvici. K jídlu si nakoupíme něco v supermarketu řetězce Šerif (jakých je v zemi většina), kde jsme už předtím byli ve směnárně. Povečeříme pak nějaké grilované maso ze stánků na ulici, protože i zde se samozřejmě slaví 80. výročí vítězství. Oslavy jsou poměrně velkolepé, na pódiu vedle rudých hvězd a obřích písmen „pobeda“ (vítězství) se střídají taneční a hudební soubory, doprovázené promítáním budovatelských filmů a vláním podněsterských a ruských vlajek. Po návratu na hotel nám recepční podává slíbenou konvici a po setmění můžeme zahlédnout ohňostroj nad Tiraspolem.

Benderská pevnost, 10.5.2025 © Jiří Mazal

V sobotu ráno jdeme nejprve pěkným parkem ke břehu Dněstru a podél něj k benderské pevnosti. Podejdeme silniční most s provozem trolejbusů a sousední železniční most, kde nechybí strážní budky. Podél tratě z Bendery do Tiraspolu stojí betonové stožáry, v minulosti se totiž měla elektrifikovat, což ale nikdy nebylo dokončeno. Pevnost v Bendery ze 16. století je nejvýznamnější podněsterskou památkou, část je přístupná veřejnosti, zbytek využívá podněsterská a ruská armáda. Prostranství před pevností bylo před pár lety vzorně upraveno a na informačních cedulích se dozvídáme například to, že anglicky máme této zemi říkat Pridnestrovie a nikoliv Transnistria, což bylo označení používané Rumunskem (zahrnující o něco větší území než dnešní Podněstří). Následuje místní svérázný výklad historie, kdy Moldavsko osvobodil z područí zlých fašistických Rumunů, kteří přinesli jen bídu a pronásledování Židů, hrdinný Sovětský svaz.

Našli jsme informaci, že je pevnost otevřená pro prohlídku od 9 hodin, ale otevírací doba nejspíš začínala o hodinu později, a tak jdeme rovnou na trolejbus do Tiraspolu. Zdejší trolejbusový systém jsou organizačně vlastně dva městské provozy, propojené meziměstskou linkou, kde jezdí zpravidla vozy z Tiraspolu. Tam vyjely trolejbusy již roku 1967, do Bendery byly troleje nataženy až v roce 1993 na první výročí benderského ozbrojeného konfliktu, kterým vyvrcholila válka v Podněstří. Meziměstská linka dostala číslo 19, jelikož k závěrečným bojům došlo 19. června 1992. Následně vzniklo i několik dlouhých městských linek v Bendery, včetně jedné okružní. Hlavním uzlem trolejbusů v Bendery je rušná zastávka na ulici Lazo v centru.

Vozový park tvoří převážně ruské trolejbusy typu ZiU-682, mnohé darované z jiných provozů. V Bendery nesou obvykle zelenobílý nátěr, v Tiraspolu modrobílý, nověji také žlutočervený. Tiraspol také provozuje několik nízkopodlažních trolejbusů Belkommunmaš BKM-321 a dále dva kusy modelu Vitovt. V Bendery najdeme jen dva nízkopodlažní vozy VMZ-5298 Avangard, vyrobené v ruské Vologdě. Kloubové trolejbusy v tomto systému nenajdeme a klasické autobusy zřejmě také ne. V porovnání s Kišiněvem se mnohem hůř shánějí informace, plánek sítě jsme předtím našli akorát na internetu, na zastávkách není ani zřejmé, jaké linky tam vlastně staví. Někde jsme viděli špatně čitelnou plechovou ceduli s provozní dobou a intervalem jednotlivých linek, ale zřejmě to byly všechny linky v síti bez vztahu k dané zastávce. Výhodou je aspoň to, že intervaly jsou zpravidla krátké.

Stojíme na zastávce na okraji Bendery naproti pevnosti a čekáme na meziměstskou linku 19 do Tiraspolu. Po chvíli z jednosměrky za našimi zády vyrazí nízkopodlažní trolejbus na této lince a pokračuje na most přes Dněstr. Zkoušíme to tedy znovu a lépe na zastávce za rohem, kam po několika minutách přijede další spoj. Linka 19 má alespoň na čele napsáno, že jezdí mezi Tiraspolem a Bendery, místní benderské linky se obvykle omezí pouze na číslo, s tím, že cedule s více detaily je pak na boku.

Nastupujeme do celkem plného ZiU-682, které má lehce prohnutý rám a drží pohromadě i díky mnoha vrstvám laku. Brzy si nás nachází děžurná, která nám prodává maličké jízdenky za velmi lidových 3,50 Rublů, což je asi 5 Kč – jeden podněsterský Rubl je přibližně tolik co jeden moldavský Lei. Ostatní zpravidla platí bezkontaktní kartou. Překonáváme Dněstr a zprvu podél železniční trati jedeme po hlavní silnici k nedalekému Tiraspolu. Časem míjíme Šerifův sportovní komplex, začínáme potkávat i zdejší městské linky a zastavba se zahušťuje, chystáme se k výstupu přímo v centru města.

Tiraspol, Moldavskij muzikalno-dramatičeskij teatr, 10.5.2025 © Jiří Mazal

Vtom k nám přijde děžurná a diví se „pačemu vy nevyšli?“, což znamená, že jsme centrum už přejeli. Linka 19 má totiž ještě variantu 19A, s tím že každá projíždí Tiraspol trochu jinak, a my jsme centrum minuli po nedaleké hlavní ulici. Děžurná nám slíbí, že nás pak upozorní, až se bude vozidlo vracet přes centrum zpět, ale cestující nám radí, abychom vystoupili už teď u divadla a došli to. Trolejbus totiž ještě dělá další závlek za město po nedávno otevřené trati. Při překotném opouštění ZiU-682 ještě Jirka dostane zásah skládacími dveřmi.

Chystáme se nyní projít Tiraspol po hlavní třídě 25. oktjabrja. Ne že by město nabízelo mnoho hodnotných památek, do Podněsterska se spíš jezdí z důvodu, že je to jakýsi skanzen, kde se stále ještě buduje socialismus. Centrum města je pěkně upravené, nešetří se ovšem rudými hvězdami a proletářskými hesly. Po stranách Domu Sovětů nalezneme zdi slávy s fotografiemi oceněných občanů, včetně ředitele tiraspolského trolejbusového provozu. Středem města je náměstí generála Suvorova, který založil Tiraspol a figuruje na většině podněsterských bankovek. Zde má v příjemném parku monumentální jezdeckou sochu. Nedaleko najdeme pak i vystavený tank, památník padlých vojáků a v neposlední řadě mohutnou sochu Leninovu.

Tiraspol, nám. Suvorova, Suvorův pomník, 10.5.2025 © Jiří Mazal

Přes park Kateřiny Veliké na břehu Dněstru se pomalu vracíme zpět, ale ještě chceme něco poodbédvat. Skončíme v podzemním bistru, kde nám na ohni připraví šašlik na obilné placce, který nás zasytí, což každého stojí 150 Rublů. Podněstersko je sice chudé, ale ceny jídla nám nepřišly nijak

nízké, a to ani v obchodech. Šerifovy supermarkety jsou ale dobře zásobené, kromě různých sladkostí nás zaujala třeba nabídka piv, kde vedle sebe figurovaly značky ukrajinské, ruské, české i turecké. Po jídle odbočíme Leninovou ulicí a mineme likérku Kvint (psáno takto latinkou), což je nejvíce propagovaný podněsterský vývozní artikl.

Míříme k nedalekému nádraží, kam vede i trolejbusová trať, která vznikla jako vůbec první, ale nyní je zjevně nepoužívaná. Ostatně již od ruské invaze na Ukrajinu nejezdí žádné vlaky osobní dopravy ani z toho nádraží. Jeho budova ovšem slouží mimo jiné jako pokladna a čekárna pro maršrutky, mířící do všech různých směrů, samozřejmě včetně Kišiněva. I tady platíme moldavskými penězi a stojí nás to 71 Lei, zatímco včera na pokladně v Kišiněvu měl Tiraspol cenovku 56 Lei. Připlácíme si možná za to, že nemusíme čekat na naplnění vozidla. Dostáváme totiž jízdenku s časem odjezdu a registrační značkou dodávky. Ta vypadá hlavně uvnitř dost špatně, sedačky dvou různých typů jsou poškozené a nenabízejí komfortní rozteče. Proto jsme rádi, že velkou část cesty jedeme sami.

Maršrutka do Kišiněva s různými typy sedadel, 10.5.2025 © Jiří Mazal

Po hlavní silnici opustíme Tiraspol a otočíme se na okružní křižovatce u pevnosti v Bendery, aniž bychom zajeli na nedaleké autobusové nádraží. Podněsterský celník tentokrát nastoupí přímo do vozu, odevzdáme mu své papírky a ujistíme ho, že vracet se už nehodláme. Kousek za moldavskou celnici přistupuje zřejmě mimo zastávku otec s dcerou, několik minut po telefonu něco řeší a pak se nechávají vysadit u nějaké vesnice před Kišiněvem. Tam dojedeme sami a vyskočíme během pomalého poskakování maršrutky v provozu před autobusovým nádražím u tržnice.

Máme v úmyslu navštívit i druhé největší moldavské město, Bălți. Ne že by tam bylo co obdivovat, ale zpět do Kišiněva se chceme svézt rychlíkem z Kyjeva. Směrem tam se nenabízí jiná možnost, než autobus, tedy spíš maršrutka. Do Bălți vyjíždí z nádraží Autogara Nord, v Kišiněvu je totiž autobusových nádraží více. Přiblížíme se tam trolejbusem a najdeme opět plochu plnou různých dodávek, „dospělé“ autobusy vidíme jen na mezistátních linkách. Zakupujeme jízdenku za 100 Lei v pokladně a soukáme se do přistaveného minibusu. Jednoduše to funguje tak, že až se zaplní, tak odjede, a z odstavného parkoviště se hned přistaví další. Chvilí je tak třeba čekat, než jsou všechna sedadla obsazená, většinu batohů řidič nacpe dozadu, což je trochu problém, protože tam téměř není místo a ještě tam leží dvě rezervní kola. Ve volných chvílích řidič před autobusem nahlas vyvolává naši destinaci. Asi po půlhodině už frčíme po výpadovkách z města.

Bălți, ostavené stařícké autobusy Mercedes, 10.5.2025 © Jiří Mazal

Moldavské silnice jsou přeci jen v lepším stavu než železnice, hlavní tahy mají čtyři pruhy, ale s úrovnovým křížením a pouze s dělicí čarou uprostřed. Později se to změní na takový jeden a půl pruh, který jsme už viděli cestou do Bendery. Standardně se jede polovinou vozidla v tom malém pruhu na kraji, a když je potřeba předjet, využije se prostředek silnice. Bez sjíždění z hlavní silnice mineme i velká města Orhei a Sîngerei a za necelé dvě hodiny už vystupujeme na okraji Bălți na rozmláceném autobusovém nádraží, jehož zámková dlažba z poloviny chybí a budova od dob nezávislého Moldavska zjevně neviděla opraváře. Zato spatřujeme odstavené nádherné stařícké autobusy značky Mercedes, které mají minimálně čtyřicet let! Vypadají docela zachovale, jen se povožit.

Ve stotisícovém Bălți (česky Bělce) funguje trolejbusový provoz, který má tři linky, potkávající se na malém terminálu Centr. Trolejbusy jsou převážně od Belkommunmaše (typ BKM 321) nebo typu Dnipro T203 ukrajinského výrobce Pivdenmaš (v ruštině Južmaš). Tento podnik sídlící v Dnipru je tak trochu brouk pytlík, základem produkce jsou rakety a kosmické lodě, ale také traktory, trolejbusy a

náradí. Tipovali bychom, že momentálně má zakázek přehršel, zároveň se bohužel stává cílem ruských útoků. Zajímavostí je, že běloruské trolejbusy nakupovalo Bălți i po ruské invazi na Ukrajinu. Pro Moldavsko sice neplatí eurounijní sankce, ale provoz v Kišiněvě se tohoto raději už zdržel.

Bălți, trolejbus typu Dnipro T203, 10.5.2025 © Tomáš Kraus

Trolejbusem (a tím pádem všemi třemi moldavskými provozy v jeden den) se nám nakonec nepodaří svézt, neboť na zastávku přijede maršrutka s číslem trolejbusové linky. Asi skutečně jezdila za trolejbus, i tarif byl stejný. Měla zajímavou úpravu, polovina sedadel byla odstraněna, aby se vešlo více stojících cestujících. Jinak se ale po městě producovalo trolejbusů dost, není to tak, že by provoz nefungoval. Jedeme rovnou do našeho hotelu naproti kasárnám, který je „hlídán“ smečkou toulavých psů, z nichž jeden neustále doráží na kolem jedoucí auta. Všichni jsou láskyplně opečováváni recepční. Ta nemluví jinak než rusky, na což jsme si ostatně v Moldavsku už zvykli.

Příští den ráno dychtiví vyrážíme na vlakové nádraží, konkrétně na stanici Bălți-Oraș (tedy město). Na jiné trati totiž ještě najdeme větší stanici Bălți-Slobozia, což je název místní části, zatímco tamní konečná trolejbusu se nazývá Gara de Nord. Z této stanice jezdil jeden pár vlaků na východ do Rogojeni, ale byl zrušen v polovině ledna, současně s vlakem z Kišiněva do Bendery.

K našemu zděšení nacházíme staniční budovu zavřenou a úplně mrtvou. Čekárna zjevně nefunguje již léta, přes okno vidíme vypsání odjezdy vlaků do Moskvy a Petrohradu. Podaří se nám vůbec svézt vlakem? Nemáme jízdenky, v Kišiněvu nám je nedokázali prodat. V soupravě vlaku, zavedeného po dlouhé 24leté pauze na podzim 2022 v reakci na válku na Ukrajině a uzavření jejího vzdušného prostoru, jsou přitom jen spací vozy. Ukrajinské železnice prodávají jízdenky přes e-shop, ale ne vnitrostátně po Moldavsku. Snad budeme přímo na místě úspěšnější. Přes stanici vede lávka, ze které fotíme rezivějící vagony, zatímco po nedalekém mostě projede i teď v neděli před sedmou ranní každou chvíli trolejbus. Z vegetace v kolejišti jen smutně svítí dvě trpasličí návěstidla, přičemž koleje nejsou díky trávě ani vidět. Po chvíli se odkudsi vynoří postavička v civilu, která strčí do pytle množství lejster a nese je na místo, kde asi zastaví lokomotiva.

Bălți-Oraș, lokomotiva TE33AC-3012 s vlakem Kyjev-Kišiněv, 11.5.2025 © Jiří Mazal

Na návěstidle se rozsvítí zelená, ozve se dokonce i hlášení a s asi desetiminutovým zpožděním dorazí náš vlak. Burácející motor stroje TE33A slyšíme již z dále, ale ještě uplyne pár minut, než se na zhlaví konečně objevuje lokomotiva. Jdeme k poslednímu vagonu, avšak jeho průvodčí nás jen odbyde, ať se jdeme zeptat do prvního, kde je „plackarta“. Řítime se tedy kolem celé soupravy, aby nám průvodčí prvního vozu oznámil, že má plno a dovnitř nemůžeme. Zbývá poslední možnost, spatřujeme ještě otevřené dveře uprostřed soupravy. Jedna z průvodčích nás pustit nechce, naštěstí ta druhá po chvíli váhání nakonec sklopí schůdky a záhy jsme uvnitř.

Zjišťujeme, že se nacházíme ve třídě SV neboli „ljuksu“, nejvyšší třídě se dvěma lůžky v oddíle. Průvodčí nás vede do kupé, ze kterého právě někdo vystoupil, a po rychlém úklidu se uvelebujeme. Naznačí nám, že za chvíli bude chodit „načálník“, nevylézat, neukazovat se, jinak mám malér! Spiklenecky mrkneme a zavíráme dveře. Víme, že cestující bez jízdenky se přepravovat nesmí a že nám ji zároveň nemůže prodat. Souprava je sestavena z ukrajinských vozů novějšího data výroby a působí o několik řádů lépe než moldavská. Tvoří ji jedna „plackarta“, pak tři „kupejné“ a dva „ljuksy“. Zejména jízda je o dost klidnější a příjemně houpavá. Svršek je nicméně i tady velice nekvalitní a doslova se ploužíme. Není divu, že jsme v Kišiněvu až za pět hodin, zatímco autobusem to bylo za necelé dvě! Pravda, po železnici je cesta asi o 50 km delší a navíc vykonáváme úvrať v Ungheni.

Před Kišiněvem se objevuje průvodčí s úmyslem dopátrat se ceny. Bere si na pomoc deník plný čísílek, ze kterých podle nám neznámého vzorce vypočítá (za oba) částku 2700 ukrajinských Hřiven. Těmi samozřejmě nedisponujeme, a tak po další vlně výpočtů dospěje k cílové částce 60 Eur, které končí v její vlastní kapse. Ptá se nás, proč jsme nejeli taxíkem. Pravda, vyšlo by nás to možná i levněji! Tvrdíme, že jsme železničáři z Česka, a proto jsme chtěli využít vlak. Zpětně jsme se podívali na ceny na ukrajinském e-shopu, protože jsme průvodčí podezírali, že nám napálila částku na cestu z Kyjeva. Ale není tomu tak, z Kyjeva do Kišiněva zaplatí jeden cestující přes 2300 Hřiven jen za „plackartu“, kupé jsou ještě znatelně dražší. A především je vlak často zcela vymístěnkován dlouhé dny dopředu, proto úplně nedoporučujeme opakovat náš pokus.

Zbývající odpoledne trávíme v Kišiněvu. Širé okolí ulic přilehlých k nádraží zabírá nedělní bleší trh. Neskutečná veteš a oblečení jsou rozprostřeny na dekách přímo na zemi. Dokonce je využita i lávka nad nádražím. My se jdeme ubytovat do nedalekého hotelu, luxusně vyhlížející stavbě v prašné ulici ukryté za vysokým plotem. Chvilí ještě čekáme, než uklidí pokoj, tak se nás ujme obsluha v podobě postarší ukrajinské emigrantky z Charkova. Udělá nám dokonce něco k jídlu a mezitím si povídáme o jejím neradostném životě. Centrum už prochozené máme, a proto se rozhodujeme prozkoumat jeden z kišiněvských parků, Valea Morilor. Při cestě trolejbusem nám příliš nepřeje štěstí - jak později zjišťujeme, hlavní bulvár je zavřený, a tak probíhají různé složité objíždky. Když už si myslíme, že se ve zdejší síti trochu vyznáme, hned po nákupu jízdenek s námi trolejbus nečekaně odbočí, a tak vyměkne a vyskočíme, ačkoliv by nás někudy nakonec asi blíže k parku dovezl. Naštěstí to není ani příliš daleko pěšky.

Kišiněv, park Valea Morilor, 11.5.2025 © Jiří Mazal

Park, obklopující přilehlé jezero, je sovětsky velkorysý s monumentálními schodišti i docela čistý. Škaredé počasí příliš neláká k procházkám, i tak je celkem plno, jen lodičky na jezeře zůstávají v přístavu. Naše kroky dále směřují k Národnímu historickému muzeu, velkolepé budově stojící v rozbité ulici s rozpadajícími se kočičími hlavami. Na hlavami nám sice vedou trolejbusové dráty, ale trolejbusy tu nejedí a ulice funguje jako slepá. Národní muzeum nás mile překvapí. Čekali jsme rozpadající se sovětské muzejnictví, a bylo tomu právě naopak. Expozice byly většinou trojjazyčné (rumunština/ruština/angličtina), od pravěku po současnost. Zaujala nás hlavně část z 19. století a působivá výstava o dobách sovětské nadvlády. Mnoho místních skončilo na Sibiři, pokud nebyli rovnou zabiti. Zkrátka historie vykládaná úplně jinak než v Bendery.

Naše kroky se dále rozdělují. Zatímco Jirka tráví čas nákupy zbývajících Lei, Tomáš se rozhodne svézt se jediným vnitrostátním moldavským vlakem, vyrážejícím v 18:07 z Kišiněva směr Ungheni. Na něm jezdí původní motorová jednotka řady D1, kterou maďarský Ganz dodával do tehdejšího Sovětského svazu od konce 40. let. Moldavské železnice provozují jednotky z 80. let, ale za tu dobu prakticky k žádné modernizaci nedošlo. Vozidlo tak působí ještě o něco starší, než ve skutečnosti je, čemuž napomáhají rachotící motory, kouřící komíny a hlavně interiér. Po nástupu po strmých schodech a průchodu dveřmi, které mnohdy nejdou zavřít, mě uvítal spartánský velkoprostor s dřevěnými lavicemi, bez jakékoliv další výbavy a pochopitelně zcela bez informačního systému.

Kišiněv, jednotka D1.708 do Ungheni, 11.5.2025 © Jiří Mazal

Čtyřvozová jednotka je v neděli večer celkem slabě obsazena, v každém voze sedí tak deset cestujících - tedy někteří na lavicích rovnou leží, někteří si přinesli vlastní měkký podsedák. Pomalá kolébavá jízda je doprovázena hlasitým vrzáním a boucháním, rozhodně bych nechtěl takto cestovat

přes 3 hodiny do Ungheni. Stačí mi, že pojedu do stanice Ghidigici kousek za Kišiněvem. Jízdenku mi v pokladně na nádraží neprodali, poslali mě rovnou do vlaku. Po několika minutách jízdy přichází průvodčí v červené pérové vestě a tiskne mi z přenosné pokladny lístek za poměrně vysokých 15 Lei.

Zastavíme se ještě u toho, jak se v Moldavsku vlastně hledají informace o vlakových spojích. Ačkoliv by se současný rozsah osobní dopravy v celé zemi vešel s přehledem do jedné tabulky na papír formátu A5, na webu CFM existuje pouze vyhledávač, kam je nutné zadat konkrétní stanice od-do. Rozbalovací seznam je společný pro domácí i zahraniční stanice, není nijak logicky řazen a obsahuje samozřejmě i stanice, kam dávno žádné vlaky nejezdí. Z toho vyplývá, že jednotlivé vlaky jsou v tomto nástroji docela dobře „schované“ a nalezení zastávek našeho osobáku je třeba zkoušet metodou pokus-omyl. Třešničkou na dortu je poznámka o sudých/lichých dnech u kyjevského rychlíku, aniž bych se dozvěděl, které datum je sudý nebo lichý den, protože to se samozřejmě v měsících se 31 dny otočí.

Interiér jednotky D1.708, 11.5.2025 © Tomáš Kraus

Vrátíme se teď do motorové jednotky řady D1, která na území Kišiněva minula zvýšená nástupiště, sloužící snad kdysi skutečné příměstské dopravě. Zastavujeme až ve Visterniceni, kde si naši soupravu nadšeně fotí jeden asijský šotouš, další zastávkou je pak moje Ghidigici. Nástupiště je sice nalevo, ale protože jedny nástupní dveře jsou celou dobu otevřené, můžu vyskočit z vlaku napravo směrem k budově. Ta se poněkud ztrácí ve vegetaci, obec Ghidigici leží až kousek dál na kopci, ale v těchto místech je na trať napojena celá řada vlečků.

Měl jsem v plánu dojít na hráz nedaleké přehrady, projít obcí Vatra a nastoupit do trolejbusu, jedoucího z obce Trușeni. Protože se během cesty nepříjemně rozpršelo, vypouštím přehradu (tedy ne doslova), i tak mě čekají téměř 4 kilometry chůze. V průmyslové zóně poctivě bliká bílé světlo na přejezdu vlečky, která se už ztrácí v trávě, po chvíli pak přijdu k hlavní silnici ve Vatře, odkud bych se nejspíš dostal do Kišiněva nějakou maršrutkou. Polní cestou mezi ovocnými sady pak dojdu k řádně označené zastávce trolejbusu u křižovatky.

Dumbrava, blížící se parciální trolejbus typu RTEC 6232100DM3 moldavské produkce, 11.5.2025 © Tomáš Kraus

Jízdní řád linky 34 jsem měl stažený z webu RTEC, kde se dají najít tabulky pro jednotlivé linky, třebaže nejsou uvedeny všechny zastávky. Ostatně i na mojí zastávce visí jízdní řád s časy odjezdů z konečné. Trolejbus, jedoucí na baterie, se záhy objevuje na obzoru a míří ke mně po rozbité silnici. Nastoupím a moje blátivé stopy neomylně dovedou děžurnou k mému sedadlu. I na této vyložené příměstské lince platí klasický tarif 6 Lei, za které bych mohl výhodně ujet více než 10 kilometrů přes celé město téměř k našemu hotelu. To bych ovšem nemohl zrovna chytit jeden ze spojů, který má v poznámce uvedeno (a děžurná na to rovněž upozorňuje), že končí již na začátku města v zastávce Strada Bariera Sculeni.

Zde tedy všichni spořádaně vystoupí, o navazující trolejbusové linky tu není nouze, jedna z nich se otáčí přímo ve zdejší křižovatce. Protože už jsem stejně venku, jdu se ještě projít do blízkého parku La Izvor. Tam se nachází několik jezer, u prvního najdeme i pláž s půjčovnou šlapadel. Za večerního deště je tu pochopitelně prázdné, ale stánek s teplými nápoji našťastí funguje. Naproti parku je možné nalézt torzo kišiněvské kabinové lanovky, jediné v Moldavsku. V provozu byla však jen několik málo let v 90. letech.

Abychom měli zdokumentované skutečně všechny čtyři moldavské vlaky, v pondělí ráno dojde Tomáš

z hotelu na nedaleké nádraží, podívat se v 6:27 na odjezd denního vlaku do Iași – jak se ukáže, asijský šotouš ze včerejška měl ten samý nápad. Cílovou stanicí je konkrétně Iași-Socola, protože na hlavní nádraží v Jasech se po širokém rozchodu dojet nedá. Tento spoj je veden modernizovanou jednotkou řady D1M, která téměř vůbec nepřipomíná původní vozidlo řady D1 z Ganzu. Modernizace z roku 2012 v rumunské firmě Electroputere VFU byla velmi důkladná, vozidlo získalo především nové skříně a motory Volvo-Penta, o rok později i nové převodovky. Změn doznal pochopitelně i interiér, který je klimatizovaný, se všemi dveřmi na tlačítka, a nabízí hned tři vozové třídy.

Kišiněv, modernizovaná jednotka D1M, 12.5.2025 © Tomáš Kraus

První třída má plyšová sedadla v uspořádání 2+1, druhá třída má koženkové sedačky „italského“ typu v uspořádání 2+2 a třetí třída (ve dvou vozech) disponuje potaženými lavicemi v konfiguraci 3+2. Na jednom konci vlaku najdeme i plošinu a bezbariérové WC, ve voze druhé třídy je k dispozici nápojový automat. Moldavské železnice měly obdržet celkem pět modernizovaných jednotek, dříve jezdily i na dalších relacích včetně ukrajinské Oděsy. Na obrát do Iași stačí dnes souprava jedna, ale CFM přesto nechtějí nebo nemohou nasadit modernizovaný vlak také na vnitrostátní osobák do Ungheni.

Nás teď čeká už jen cesta domů, a protože více než jednu cestu rychlíkem Prietenia jsme prožít neplánovali, tentokrát poletíme. Z centra Kišiněva použijeme trolejbusovou linku 30 na letiště, která byla zavedena jako vůbec první linka s parciálními trolejbusy. Také tady nám stačí klasická jízdenka za 6 Lei, cesta trvá asi půl hodiny. V plném trolejbusu, který obsluhuje také přílehlá sídliště, není cesta s batohy úplně komfortní, ale poměr cena-výkon rozhodně není špatný. Trolejbus nás vyhodí za hradbou taxíků před terminálem, na přechodu nabere cestující a hned se vrací zpět do města.

Kišiněv, letiště, trolejbus typu RTEC 6232100DM3, 12.5.2025 © Jiří Mazal

Kišiněvské letiště je velmi kompaktní, okolo společného čekacího prostoru je seřazeno 9 gatů, které všechny vedou rovnou na plochu k přistaveným autobusům. Poté, co jsme utratili v obchodě zbylé Lei, čekáme na nástup do letadla společnosti FlyOne do Prahy. Jedná se o moldavský lowcost, který nabízí spojení do široké palety destinací, ať už jde o místa, kam se jezdí na dovolenou, nebo o místa, kam se jezdí za prací. Kromě letadel FlyOne se na letištní ploše dají často potkat stroje Wizzairu nebo ukrajinského SkyUp, který kišiněvské letiště využívá, když nemůže létat z Ukrajiny – u letiště jsme viděli čekající autobusy do různých ukrajinských měst. Letenky do Prahy nás stály okolo 100 €, nákup přes e-shop FlyOne byl poměrně jednoduchý, akorát bylo nutné několikrát vyškrtnout nějaké doplňky a služby, které nám samy nenápadně naskakovaly. Klasický Airbus A321, plný rusky mluvících cestujících, nás pak do Prahy dopravil bez zpoždění.

Moldavsko není typickou dovolenkovou destinací, nemá žádné moře, vysoké hory ani zachovalá historická města. Jedná se nicméně o dostupnou zemi, kde na každého dýchne její mix západu a východu, zvlášť když dojde i na návštěvu Podněsterska. Železničním nadšencům sice nabídne aktuálně pouhé čtyři vlaky na té samé trati, ale z hlediska souprav jde oproti našim poměrům o čistou exotiku. A koho zajímají trolejbusy, najde tu hned tři systémy s netradičními vozidly, jezdícími v krátkých intervalech. Kdo ví, možná jsme tu nebyli naposledy.

Úvodní snímek: Kišiněv, jednotka D1.708 do Ungheni, 11.5.2025 © Jiří Mazal

<https://www.vlaky.net/zeleznice/spravy/8626-Ctyri-moldavske-vlaky-2-dil>